PA 9
32542

JAHRGANG 17
JANUAR 1968

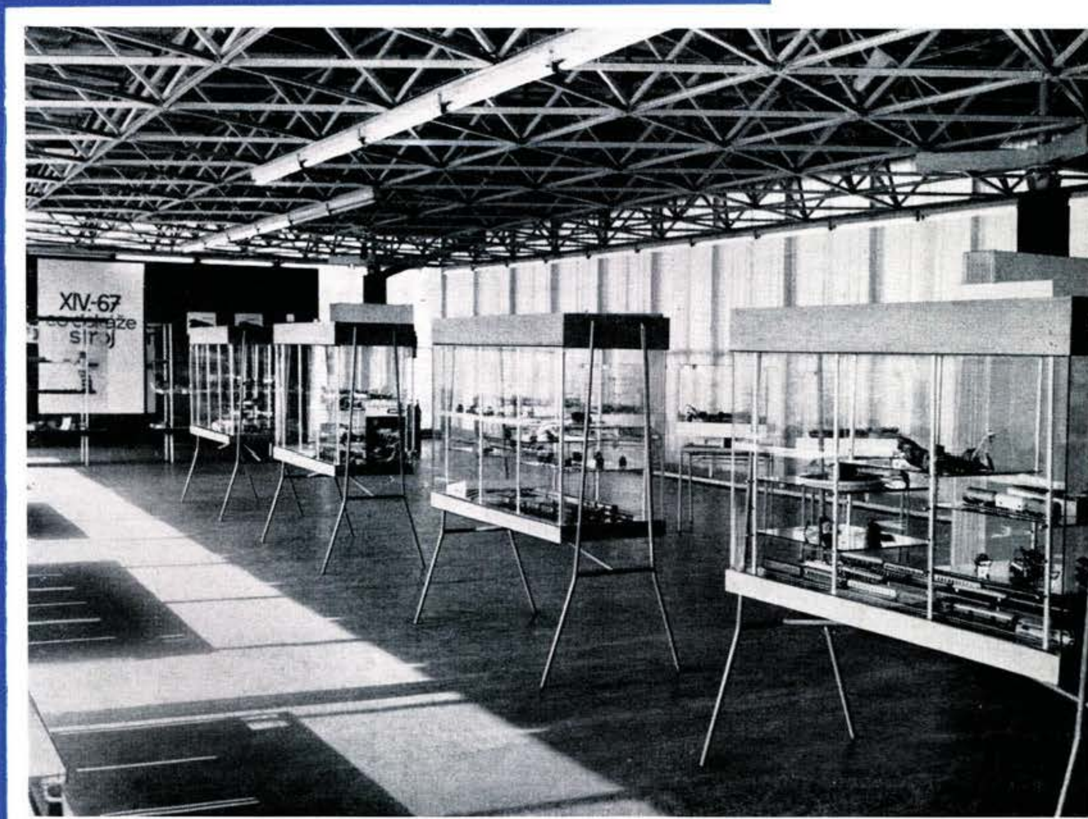
1

32 542

A 21524 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



1 JANUAR 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach (z. Z. krank), in Vertretung Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs-GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Vor uns liegt der XV. Internationale Modellbahnwettbewerb 1968 in Dresden, der uns als „Jubiläums-Wettbewerb“ vor große organisatorische Aufgaben stellt. Werfen wir daher heute noch einmal einen Blick zurück auf den XIV. Wettbewerb in Ostrava im Jahre 1967, der ein voller Erfolg wurde. Auf unserem Bild sehen Sie einen der beiden Ausstellungspavillons vor der offiziellen Eröffnung. Lesen Sie bitte auch unseren Bildbericht auf den Seiten 3 bis 9.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Bei Sperling tut sich was! Eine neue Modellbahnanlage – jetzt in der Nenngröße H0 – ist bei dem bekannten Modelleisenbahner Paul Sperling aus Eichwalde bei Berlin im Entstehen. Unser Bild kann leider nur einen kleinen Ausschnitt der riesigen Anlage zeigen. Zu einem späteren Zeitpunkt werden wir jedoch diese Anlage eingehend vorstellen.

Foto: Achim Delang, Berlin

In Vorbereitung

1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund–Barth

Bauanleitung für Lokschuppen in TT

40 Jahre BR 24

Die Eisenbahnen in Algerien

Aufruf

zum XV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1968

Воззвание к XV-ому международному соревнованию железно-дор. модельщиков в 1968 г.

Call to the XVth International Model Railway Competition 1968

Appel à la XVième compétition internationale des modèlistes ferroviaires en 1968

Der XV. Internationale Modellbahn-Wettbewerb und die Modellbahnausstellung finden in Dresden im Juni 1968 statt. Die genauen Termine für die Ausstellung und die Auszeichnung der Sieger werden noch bekanntgegeben.

Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Organe die Modelleisenbahner aller europäischen Länder auf, am XV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb teilzunehmen.

Wettbewerbsbedingungen

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende fünf Gruppen von Wettbewerbsmodellen gebildet:

A) Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle
1. selbst angefertigte Modelle
2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

B) Modelleisenbahnfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle
1. selbst angefertigte Modelle
2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör (Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Weichen, Brücken usw.)

D) Historische Modelle

E) Technische Funktionsmodelle und spezielle Einrichtungen für Fernsteuerung (Weichenantriebe, Drehscheiben, Schaltelemente, Signale usw.)

III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den obengenannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0 und 0. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen: 1. Teilnehmer bis 18 Jahre, 2. Teilnehmer über 18 Jahre.

b) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird durch die Jury nach den in der DDR gültigen Bewertungstabellen vorgenommen. Die Jury setzt sich aus je zwei Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Außerdem wird noch der Vorsitzende der Jury durch den Veranstalter bestimmt. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 15. Mai 1968 an folgende Adresse eingesandt werden: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Bezirksvorstand Dresden, 801 Dresden, Ammonstraße 8. Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem werden noch folgende Angaben gewünscht: Anschrift, Alter und Beruf (bei Kollektivteilnehmern noch die Anschrift des Kollektivs, Angaben über das Modell, Nenngröße und die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll.). Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes (bzw. einer Expreßgutsendung) nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch den Veranstalter getragen wird.

Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der DDR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft. Um eine mögliche Beschädigung der Modelle zu vermeiden und die Zollabfertigung zu erleichtern, wird empfohlen, die Modelle durch die einzelnen Landes-Modelleisenbahnverbände gemeinsam einzusenden.

V. Auszeichnungen

Die Auszeichnung der Wettbewerbssieger erfolgt in Dresden vor der Eröffnung der Ausstellung im Rahmen des „Festes der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn". Als Preise werden für die 1. bis 3. Plätze Medaillen, Urkunden und Sachspenden vergeben. Alle anderen Teilnehmer bekommen eine Teilnehmerurkunde, worauf die errungene Punktzahl eingetragen wird. Alle Wettbewerbsteilnehmer haben zu allen Veranstaltungen im Rahmen des „Festes der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn" freien Eintritt.

Viel Erfolg den Teilnehmern!

Deutscher Modelleisenbahn-Verband

Ungarischer Modelleisenbahn-Verband

Der Zentrale Klub der Modelleisenbahner der ČSSR

Zentrale Kommission für Modellbau LOK, Polen

Redaktion „Der Modelleisenbahner"

DDR-Meisterschaften „Junger Eisenbahner" in Berlin

Am 4. und 5. November 1967 fand in Berlin die vorjährige DDR-Meisterschaft „Junger Eisenbahner" statt. Viele Schüler und Junge Pioniere, die in den Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und an den Pioniereisenbahnen im Laufe des Jahres fleißig gelernt hatten, waren im Juni des Jahres 1967 in den Bezirken zu den Meisterschaften „Junger Eisenbahner" angetreten. Die in diesem Wettkampf ermittelten acht Bezirkssieger traten in Berlin an, um den Besten im DDR-Maßstab zu ermitteln. Es war dies das dritte Mal, daß die Meisterschaften „Junger Eisenbahner" im Republikmaßstab durchgeführt wurden. Nach den ersten Erfahrungen in der Arbeit mit den jungen Eisenbahnern im Bezirk Schwerin, fanden die DDR-Meisterschaften im Jahre 1966 in Potsdam und 1965 in Magdeburg statt. Während bis 1965 nur Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und Modelleisenbahngruppen an den Meisterschaften teilnahmen, wurden ab 1966 die Mannschaften der Pioniereisenbahn mit in diesen Wettkampf einbezogen.

Gut vorbereitet und wohl auch mit ein klein wenig Lampenfieber reisten die insgesamt 56 Teilnehmer mit ihren Betreuern am Sonnabendvormittag an. Im Gebäude der Schulverwaltung des Ministeriums für Verkehrswesen wurden die Meisterschaften ausgetragen. Jede teilnehmende Mannschaft hatte sieben Fragen aus den verschiedenen Fachgebieten der Deutschen Reichsbahn schriftlich zu beantworten. Hinzu kam für die Mannschaften der Pioniereisenbahn eine achte Frage und für die Modellbahn-Arbeitsgemeinschaften eine praktische Aufgabe aus dem Modelleisenbahnwesen. Hierbei ging es in erster Linie um die Beseitigung von Störungen an Modellbahnanlagen, um den Anschluß von Weichen und die Überprüfung anderer technischer Kenntnisse der Prüflinge.

Bei der Lösung der Aufgaben zeigte es sich, daß alle Teilnehmer recht gut auf die Meisterschaft vorbereitet waren und mit Eifer und Freude an die Lösung der Aufgaben herangingen.

Es stellte sich aber auch heraus, daß die einzelnen Mannschaften recht unterschiedlich mit dem großen Vorbild vertraut waren. Während die Mannschaften aus den Pioniereisenbahnen ausgezeichnete Allgemeinkenntnisse in den verschiedensten Fachgebieten der Deutschen Reichsbahn aufweisen konnten, lag die Stärke der Mannschaften der Modellbahn-Arbeitsgemeinschaften mehr auf dem Gebiet der praktischen Arbeit mit der kleinen Eisenbahn. Schon bei der Vorbereitung der Meisterschaften und der Ausarbeitung der theoretischen Fragen wurde versucht, diesem unterschiedlichen Niveau der teilnehmenden Mannschaften gerecht zu werden. Deshalb wurde auch für die Modellbahnarbeitsgemeinschaften im vorigen Jahr die Lösung einer technischen Aufgabe mit in die Bewertung einbezogen, um so einen Ausgleich zu den besseren Voraussetzungen der Pioniereisenbahn auf theoretischem Gebiet zu schaffen. Im Ergebnis der vorjährigen DDR-Meisterschaften muß jedoch festgestellt werden, daß dieses Ziel nicht ganz erreicht wurde. Die Auswertung durch die Jury ergab, daß die Mannschaften der Pioniereisenbahnen Leipzig, Dresden und Berlin den 1., 2. und 3. Platz erreichen konnten, während die Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner vom Bahnbetriebswerk Wismar, Bezirksvorstand Erfurt, Oberschule Nachterstedt und Oberschule „Bruno Kühn", Hoyerswerda, unter den Leistungen der Pioniereisenbahnen blieben. Als beste Einzelteilnehmer wurden Frank Schellhorn, Pioniereisenbahn Leipzig, mit 77 Punkten, und Matthias Müller (Bezirksvorstand Erfurt) mit 76 Punkten ermittelt.

Nach der Siegerehrung am Sonntag, 5. November, wartete auf die Siegermannschaft noch ein besonderes Erlebnis. Der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Herr Marktscheffel, hatte die Siegermannschaft ins Gästehaus der Regierung eingeladen. Bei diesem Empfang würdigte der Stellvertreter des Ministers in anerkennenden Worten die Leistungen der jungen Pioniereisenbahner und brachte zum Ausdruck, daß die Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen in Zukunft der Heranbildung junger Menschen für den Eisenbahnerberuf besondere Aufmerksamkeit schenken werde. In ausführlichen Gesprächen konnte sich Minister Marktscheffel über den Leistungsstand der Pioniereisenbahnen, über deren Erfolge in der Berufswerbung und auch über die kleinen Sorgen informieren, über die die Jungen Pioniere freimütig berichteten. Wertvolle Anregungen des Ministers Marktscheffel werden sich auf die Arbeit unseres Verbandes mit den Schülern und Jungen Pionieren in nächster Zeit auswirken.

Die Kommission für Jugendarbeit unseres Verbandes hat sich anläßlich der vorjährigen DDR-Meisterschaft eingehend mit der Frage beschäftigt, wie solche Leistungsvergleiche in Zukunft noch wirkungsvoller durchgeführt werden können. Dabei wurde vor allem festgestellt, daß es notwendig ist, für die Teilnehmer aus den verschiedenen Bereichen einheitliche Startbedingungen zu schaffen. Um das zu erreichen, wird eine gründliche Überarbeitung und Verbesserung des gesamten theoretischen Fragenkomplexes notwendig werden. Zweckmäßig erscheint es, die Anzahl der Fragen zu reduzieren und dabei eine Frage als Schwerpunkt herauszuarbeiten. Diese Schwerpunktfrage soll dann für die Mannschaften der Pioniereisenbahnen und der „Jungen Eisenbahner" eine umfangreiche theoretische Frage aus dem Eisenbahnwesen sein, während für die Mannschaften der Modellbahnarbeitsgemeinschaften eine umfassende Frage aus dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens zu beantworten ist. Die Beantwortung dieser Schwerpunktfrage wird dann für die Mannschaft eine relativ hohe Punktzahl ergeben, während die übrigen Fragen einen geringeren Schwierigkeitsgrad aufweisen und dementsprechend auch nur eine geringe Punktzahl ergeben. Zweckmäßig erscheint auch, den einzelnen Mannschaften rechtzeitig eine Konzeption über die in den Meisterschaften zu prüfenden Wissensgebiete auszuhändigen, damit eine zielgerichtete Vorbereitung in den Arbeitsgemeinschaften möglich ist.

Die umfangreiche Beteiligung an den vorjährigen Meisterschaften „Junger Eisenbahner" berechtigt zu der Annahme, daß der Deutsche Modelleisenbahn-Verband mit der Durchführung der Meisterschaften einen breiten Kreis von Interessenten angesprochen hat. Die Schaffung von besseren Voraussetzungen für die Teilnahme weiterer Arbeitsgemeinschaften wird dazu führen, in den nächsten Jahren weitere Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner", junger Modelleisenbahner und Pioniereisenbahnen an der Arbeit unseres Verbandes zu interessieren und uns damit die Möglichkeit geben, auch für die Deutsche Reichsbahn eine zielgerichtete erfolgreiche Berufswerbung durchzuführen.

Mit Kamera und Bleistift beim XIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1967 in Ostrava


1

Im Heft 12/1967 berichteten wir schon ausführlich über den Modellbahn-Wettbewerb in Ostrava (ČSSR). Wir informierten über die Organisation durch unsere tschechoslowakischen Freunde und über den Verlauf der Veranstaltung. Im folgenden stellen wir nun Modelle von Fahrzeugen, Gebäuden und Anlagen vor – es sind dies alles preisgekrönte Arbeiten –, die unser Fotoreporter Manfred Gerlach, Berlin, im Bilde festhielt. – In diesem Zusammenhang möchten wir unsere Leser auf den XV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb hinweisen, der in Dresden stattfindet und für den die Modelle bereits in vier Monaten – bis 15. Mai 1968 – eingesandt sein müssen.

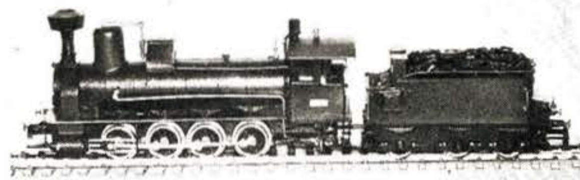

2

Bild 1 In der Gruppe A/1/S-H0 wurden von der Jury ein erster und je zwei zweite und dritte Preise vergeben. Vier davon gingen an ČSSR-Modelleisenbahner und ein dritter in die DDR. Herr Višek aus Val. Meziříčí holte sich mit diesem Modell einer ČSD-Lok der BR 324 den begehrten Sieg.

Bild 2 Herr Fischer aus Peckovice war mit dieser D-gekuppelten Lok der Baureihe 414.0 der ČSD in Ostrava vertreten. Seine hervorragende Arbeit sicherte ihm einen zweiten Preis in der Gruppe A/1/S-H0.

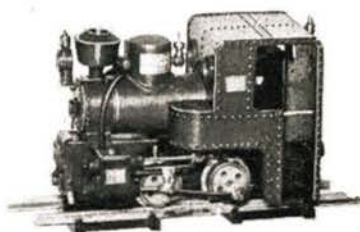

3

Bild 3 Diejenigen unserer Leser, die seit Jahren unsere Berichterstattung über den Internationalen Modellbahn-Wettbewerb aufmerksam verfolgen, kennen den Namen Josef Kazda, Praha, recht gut. Auch in diesem Jahre blieb er nicht ohne Trophäe. In derselben Gruppe errang er mit diesem minuziösen Feldbahnlok-Modell in H0 den zweiten 2. Preis. Die Laufeigenschaften dieser Mini-Lok bestachen genauso wie ihr Äußeres.

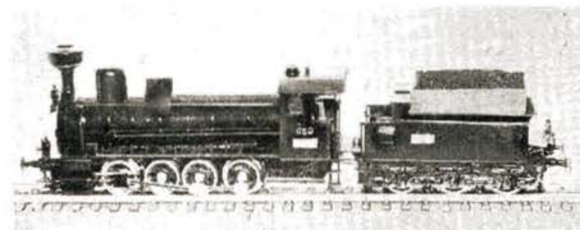

4

Bild 4 Herr Vajner aus Plzeň war der vierte ČSSR-Freund, der in dieser Gruppe siegreich blieb: Auch er wählte die BR 414.0 zum Vorbild seines H0-Modells und holte sich damit einen dritten Preis.

Bild 5 Nicht sehr groß war im Jahre 1967 die Ausbeute an Preisen durch unsere Modelleisenbahner in der Gruppe der Triebfahrzeuge. Erfreulich, daß wenigstens ein altbekannter Wettbewerbsteilnehmer, Herr Wünscher aus Gera, mit dieser Lok der BR 74 für uns einen dritten Preis erringen konnte.


5

Bild 6 Und nun zur nächsten Gruppe: A/2/S-H0: Herr Andrýs aus Val. Meziříčí bastelte diesen elektrischen Triebwagenzug der Reihe EM 475 – das Vorbild ist im Prager Nahverkehr im Einsatz – mit einer interessanten Fernsteuerung; das bedeutete für ihn und sein Modell den ersten Preis.

6

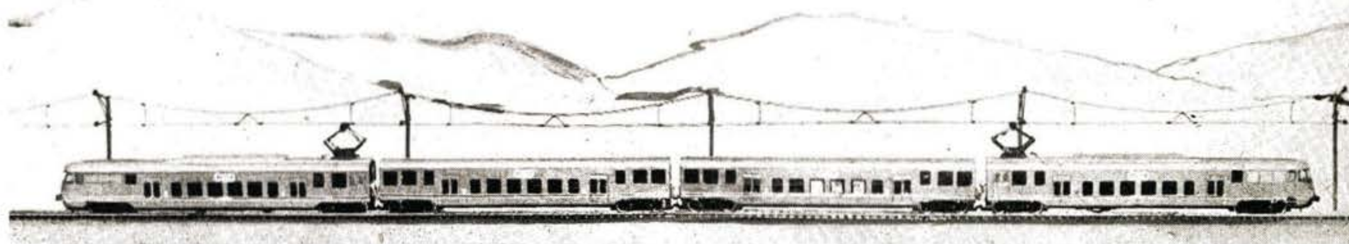


Bild 7 Den 2. Preis in dieser Gruppe bekam diese BR 24. Ihr Besitzer und Schöpfer heißt Peter Bartecki aus Naunhof in der DDR.

Bild 8 Der dritte Preis in dieser H0-Kategorie fiel verdientermaßen an Herrn Slezak aus Brno für sein Diesellokmodell der BR T 669.0 der ČSD.

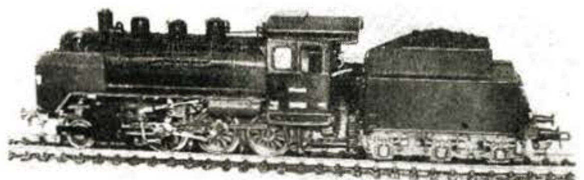
Bild 9 Ganz anders das Bild in der Gruppe A/1/S-TT; hier konnten wir mit Herrn Günter Dobritz, einem Lehrer aus Limbach-Oberfrohna, den einzigen begehrten 1. Preis bei den Triebfahrzeugen erringen, den er für sein E-Lok-Modell der BR E 03 der DB in sehr präziser Ausführung erhielt.

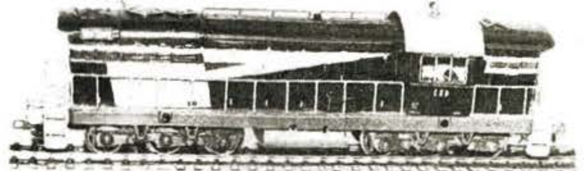
Bild 10 Auch der 2. Preis in dieser TT-Gruppe ging nicht in das Gastgeberland. Ihn holte sich Herr Hanreich aus Budapest an die Donau. Seine Arbeit: ein schönes E-Lok-Modell der bekannten ungarischen V 43.

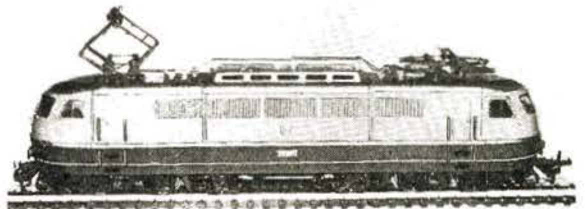
Bild 11 Herr P. Čiž aus Ostrava heißt der Preisträger des 3. Preises in der TT-Gruppe. Er baute ein Triebwagenmodell der BR M 120 der ČSD. Den Namen Čiž werden wir in diesem Bildbericht jedoch noch mehrmals erwähnen. Zwei geschickte und vielseitig veranlagte Brüder aus Ostrava holten sich zahlreiche weitere Preise!

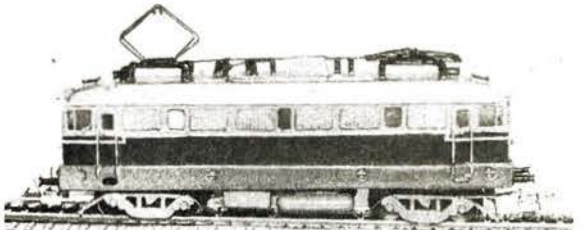
Bild 12 Gleich in der nächsten Gruppe – A/2/S-TT – Triebfahrzeugfrisuren, Senioren – hieß der Träger des 1. Preises wiederum P. Čiž aus Ostrava. Diesmal bewies er sein Geschick mit diesem Free-lance-Modell eines elektrischen Triebwagenzuges. Er verwandte dazu die Zeuke-V-200, was unschwer erkennbar ist. Eine originelle Idee, die zu Recht belohnt wurde.

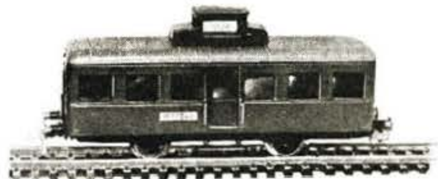
Bild 13 Hier beweisen wir unsere Behauptung in der Bildunterschrift zu Bild 11: Herr L. Čiž, der Bruder, stellte der Jury diesen Dieseltriebwagenzug in TT vor, eine Frisur unter Verwendung von Zeuke-Fahrzeugen. Sein Erfolg war ein 2. Preis.

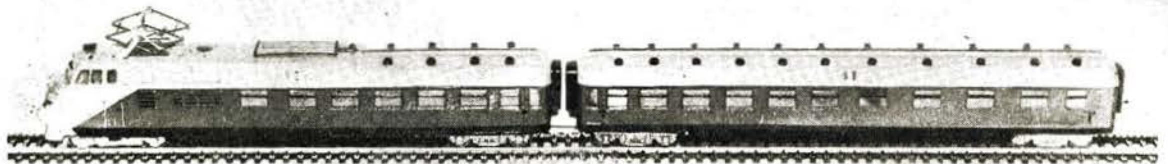

7


8


9


10


11


12 13

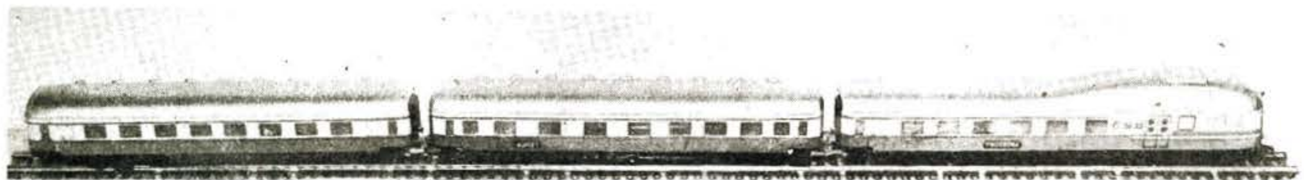


Bild 14 Herr Hans Balke aus Neustadt frisierte diese BR 84 zurecht und erhielt für seine Arbeit und Mühe einen 3. Preis in seiner Kategorie.

*

Bild 15 Ein „alter" Wettbewerbsteilnehmer ist auch Herr Christian Spindler aus Werdau (Sachsen). Jetzt frönt er der Nenngröße N. Wenn er für diesen fabelhaft laufenden VT „nur" einen Anerkennungspreis bekam, so schmälert dies in keiner Weise seine Arbeit. Nur die Tatsache, daß sich weiter keine Modellbahnfreunde mit N-Triebfahrzeugmodellen vorstellten, ließ die Bezeichnung „1. Preis" nicht zu.

*

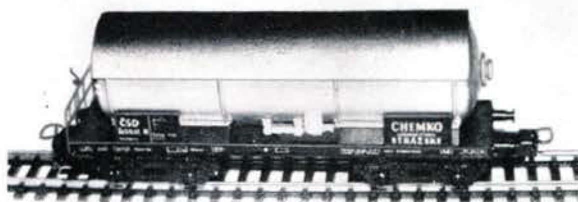
Bild 16 Herr Josef Kazda, bereits in der Gruppe der H0-Triebfahrzeuge als einer der Sieger in Erscheinung getreten, stellte sein hervorragendes Können eines Meisters auch in der Gruppe B/1/S-H0 mit diesem Kesselwagen unter Beweis. Hierfür erhielt er die höchstmögliche Punktzahl von 100 Punkten und den sicheren 1. Preis.

*

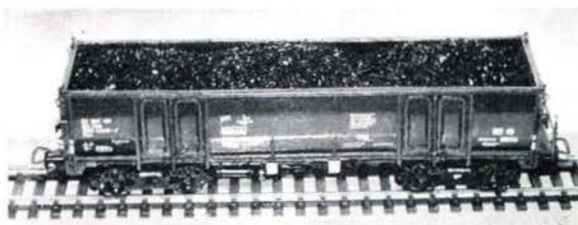
Bild 17 In dieser Gruppe B/1/S-H0 – also Wagen, Eigenbau, Senioren, H0 – machten das Rennen auch nur die ČSSR-Modellbahnfreunde unter sich aus. Den zweiten Preis errang Herr Matušek aus Plzeň.



15

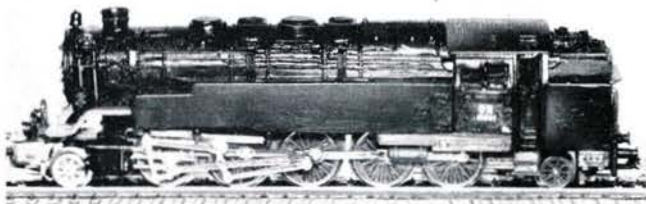


16



17

Mit Kamera und Bleistift beim XIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1967 in Ostrava

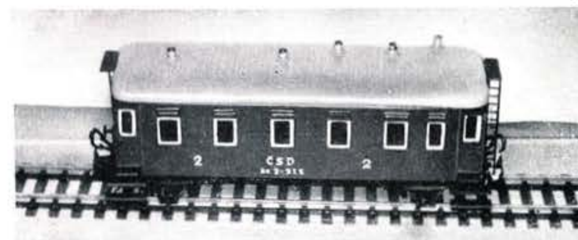


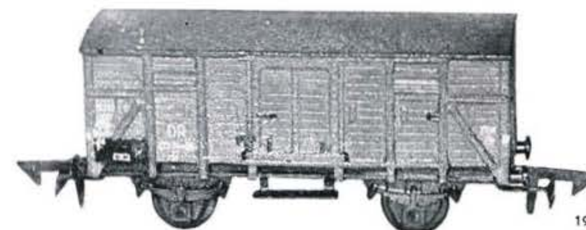
14

*

Bild 18 Den dritten Streich führte für die ČSSR in dieser Gruppe schließlich Herr Gustav Maša aus Prag. Auch er bekam gleichwertig mit Herrn Matušek für diesen altösterreichischen Personenzugwagen einen weiteren 2. Preis.

18





19

Bild 19 Für Herrn Pollner aus Schwerin trifft dasselbe zu, was wir schon zu Bild 15 sagten. Er bekam aus dem erwähnten Grunde für seine N-Wagenmodelle auch „nur" einen Anerkennungspreis.

20

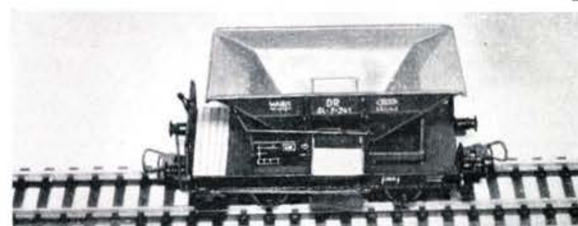
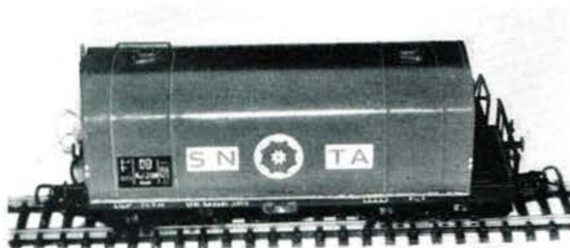
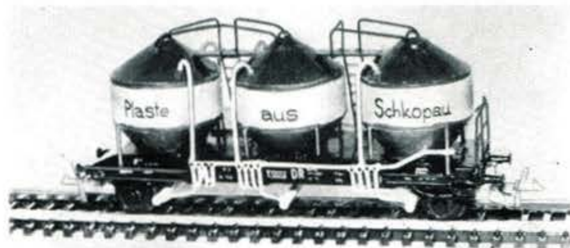


Bild 20 Jugendliche sind die Teilnehmer in der Gruppe B/1/J; auch unter ihnen gibt es recht versierte Modellbahnbastler. Das bewies der junge Freund Karhanek aus Prostějov mit diesem H0-Talbotwagen-Modell, wofür er den 1. Preis erhielt.



21



22

Modellbahn-Wettbewerb 1967

23

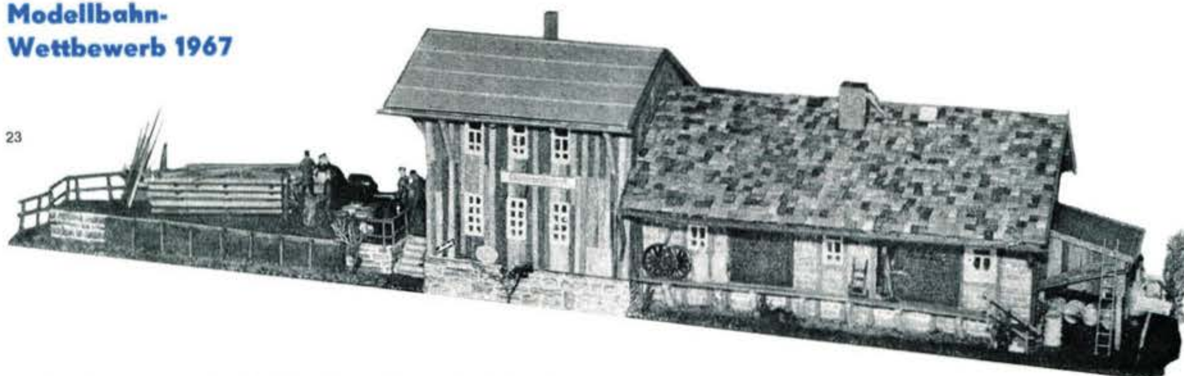


Bild 21 Auch den dritten Preis in dieser Gruppe ließ sich der Schüler Karhanek nicht entgehen. Er erhielt ihn für diesen Ölkesselwagen in H0.

Bild 22 Einen DR-Spezialbehälterwagen nahm sich Herr Noll aus Prag zum Vorbild für sein TT-Modell und holte sich damit eine Anerkennung der Jury.

Bild 23 Wir kommen zur Gruppe C, den Hochbauten. Hier waren unsere DDR-Teilnehmer wesentlich erfolgreicher. Den 1. Preis konnte niemand in der Gruppe C/S-H0 Herrn Scheffler aus Dresden streitig machen. Hervorragend war seine Arbeit, ein Güterschuppen mit Rampe und Abfertigung.

Bild 24 Auch der 2. Preis in dieser Gruppe ging in die DDR, allerdings an die Küste nach Rostock. Herr Otto-Eberhard Hinz baute in H0 dieses Modell des Waldcafés „Waldeck".

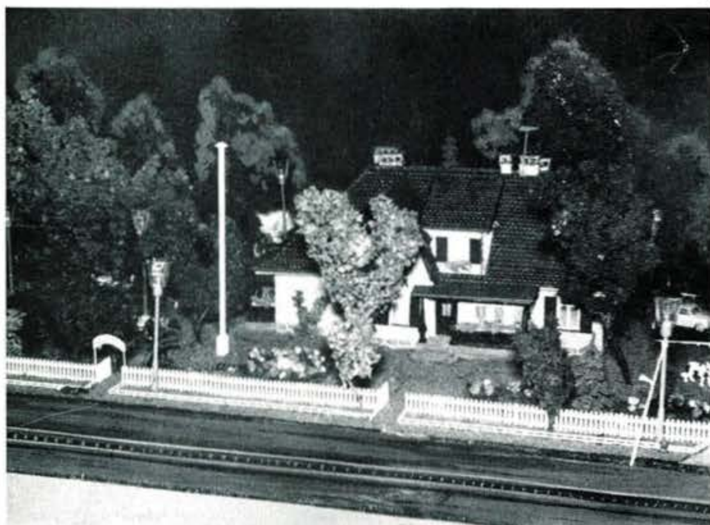
Bild 25 Doch der dritte Preis blieb in Ostrava; Herr Grim sicherte ihn sich mit diesem Lokschuppen. An dieser Arbeit war besonders interessant der Werkstoffeinsatz: Plaste verschiedener Art, geschickt kombiniert.



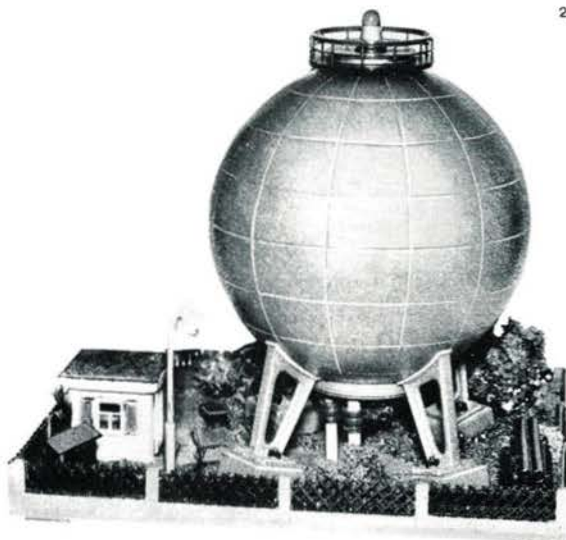
25

Bild 26 Noch einmal taucht der Name P. Číž auf. Nicht nur Fahrzeugmodelle basteln die Gebrüder Číž, auch im Hochbau sind sie firm. Hier das TT-Modell eines Gasometers, das einen 1. Preis einbrachte.

24



25





27



28

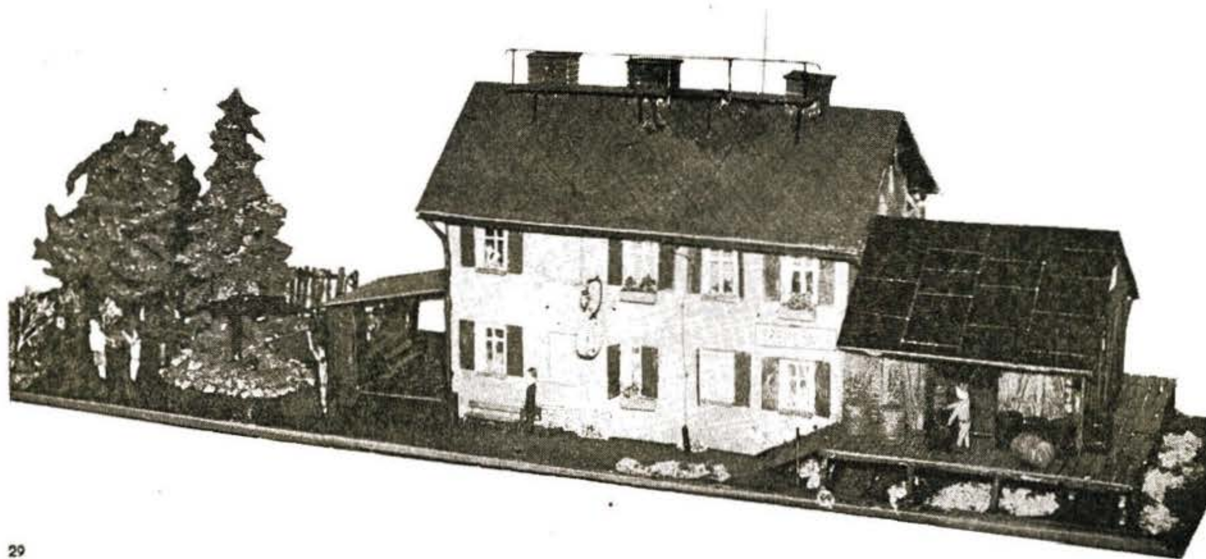
Bild 27 Der andere Herr Čiž blieb nur wenige Punkte hinter seinem Bruder zurück, was für das Wohnhaus-Modell in TT einen zweiten Platz in dieser Gruppe bedeutete.

Bild 28 Mit Herrn Bernd Polster aus Karl-Marx-Stadt stellte unsere Republik in dieser Kategorie C/S-TT den Preisträger des 3. Preises. Naturgetreu nachgebildet wurde von ihm das Karl-Marx-Städter Rathaus.

Bild 29 In der Gruppe C/J-H0 stritten wiederum Jugendliche miteinander. 1. Sieger blieb J. Sturma aus Časlav in der ČSSR mit dem Modell der Station „Tremošnce", für einen Schüler eine beachtliche Arbeit.

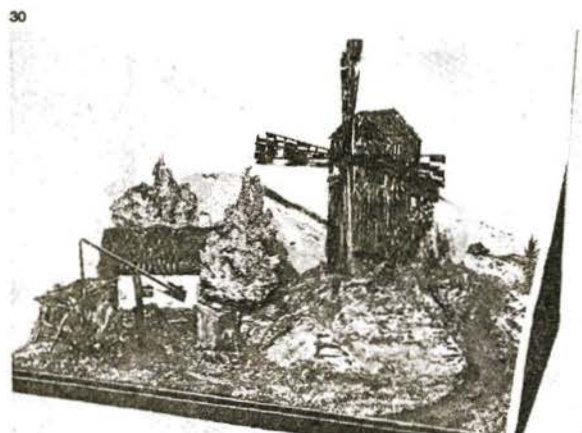
Bild 30 Der junge Modellbahnfreund Hemola aus Kroměříž in der ČSSR errang mit diesem Modell einer alten Windmühle den 2. Preis.

Bild 31 Auch der 3. Preis in dieser Jugendgruppe H0 ging in die ČSSR, und zwar nach Val. Meziříčí. Der Schüler Stodulka bildete einen kompletten Zirkus nach, der soeben entladen wird, wodurch die Verbindung zur Eisenbahn hergestellt ist.

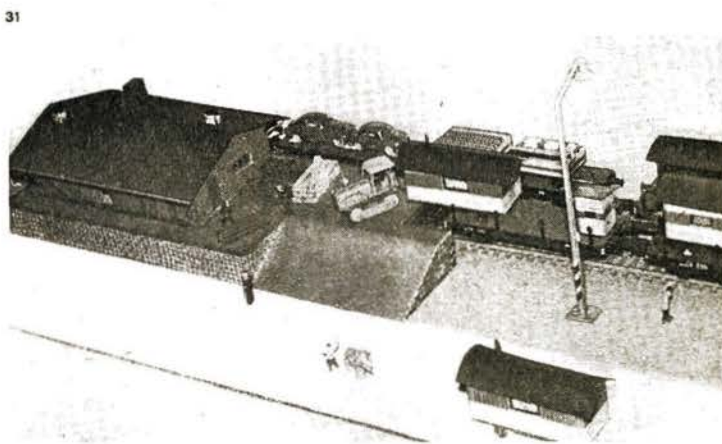


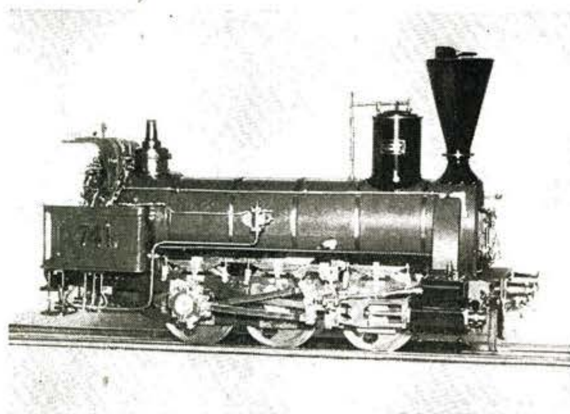
29

30

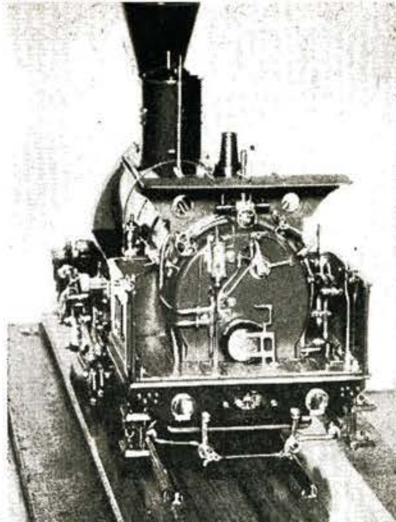


31



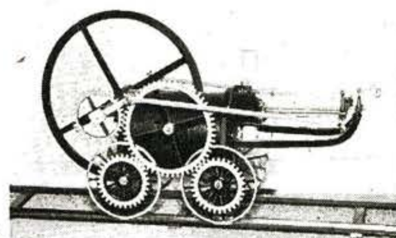


32



33

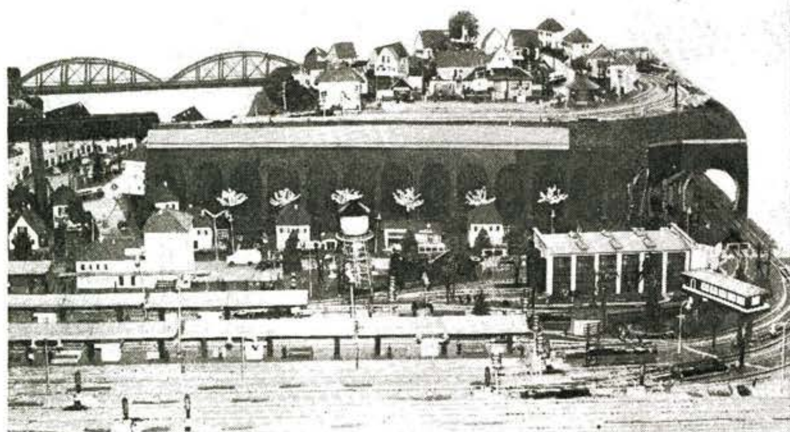
Bilder 32 und 33 Die ungarischen Modellbahnfreunde dominierten, wie auch in den Vorjahren, vor allem in der Nenngröße 0. In der Gruppe D – Historische Modelle – holte sich Herr Vissi aus Budapest mit diesem ganz hervorragend nachgebildeten Modell einer alten Dampflokomotive der Reihe DV 29 der ungarischen Eisenbahn den 1. Preis.



34

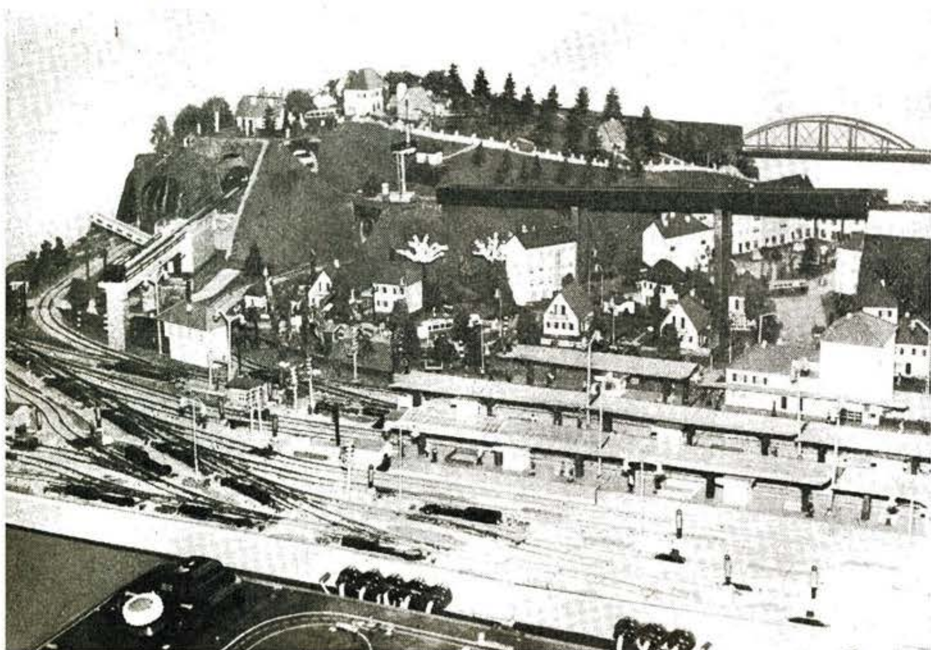
Bild 34 Auch der 2. Preis in dieser Gruppe der „Historischen" wurde an die Donau entführt. Herr Sarközy aus Budapest sorgte dafür mit der einwandfreien Nachbildung der bekannten Lokomotive von Trevithick in der Nenngröße 0.

35

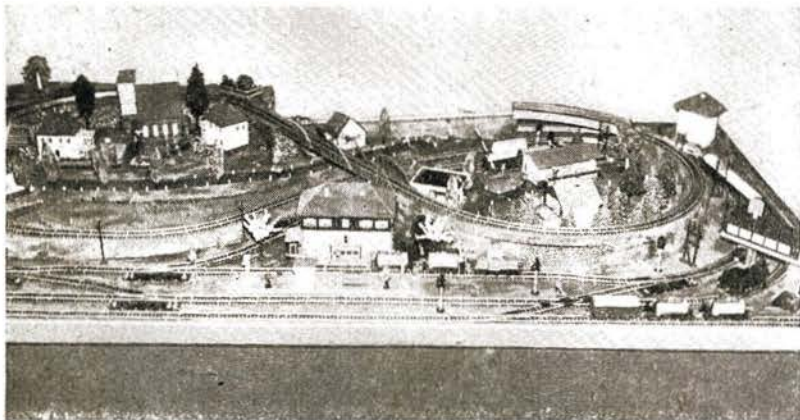


Außerhalb der eigentlichen Wettbewerbsausschreibungen hatten die tschechoslowakischen Veranstalter einige Heimanlagen ausgestellt und die Jury gebeten, eine Bewertung vorzunehmen. Obwohl hierfür noch keine einheitlichen Maßstäbe und Richtlinien vorliegen, kam die internationale Jury dieser Bitte nach. Die Bewertung ist jedoch lediglich als ein Versuch anzusehen. Dennoch erscheint es uns wert zu sein, daß sich auch unser Verband einmal mit diesem Gedanken befaßt.

36



Bilder 35 und 36 Karel Vaňura aus Val. Meziřiči nennt diese große H0-Anlage sein eigen, die er weitgehend mit Industriematerial gestaltete und betreibt. Diese großzügig gestaltete Anlage hinterließ einen so guten Eindruck, daß man sie mit dem 1. Preis belegte.



37

Bilder 37, 38 und 39 Die CSSR-Modelleisenbahner Musial, Haleš und Zittar erhielten in dieser Reihenfolge für ihre TT-Anlagen die 1. bis 3. Preise. Es handelt sich um relativ kleine Heimanlagen, die vielleicht manchem Leser eine gute Anregung geben können.

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin
Text: Helmut Kohlberger, Berlin

Mit Kamera und Bleistift beim XIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1967 in Ostrava



38

39

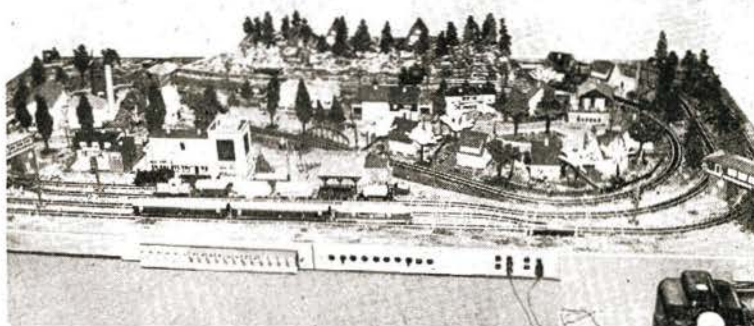
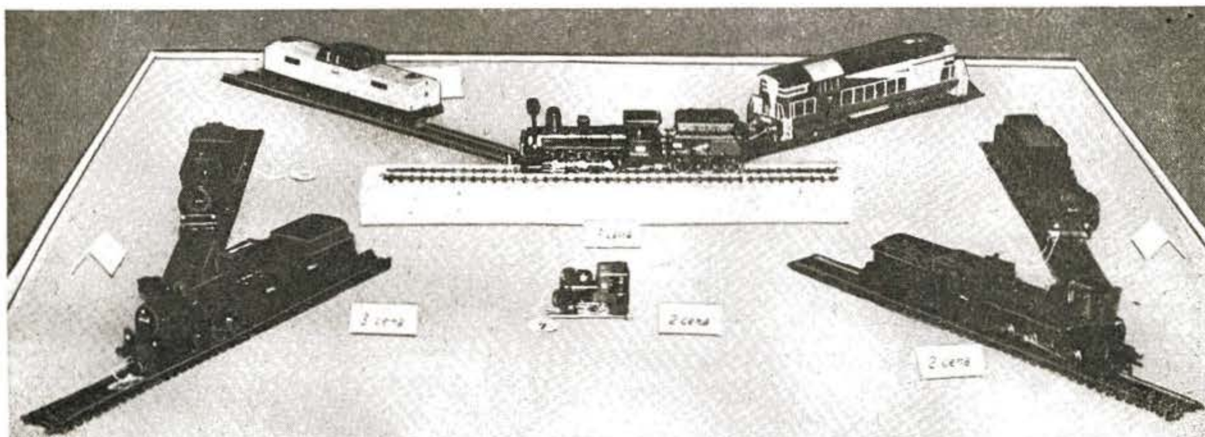


Bild 40 Und zum Schluß noch ein „Schaulaufen" der Sieger, in unserem Falle jedoch nur der Triebfahrzeugmodelle. ▼



Eine Sonderfahrt mit der Spreewaldbahn

Für die Freunde der Eisenbahn und alle Modelleisenbahner veranstaltete der Bezirksvorstand Cottbus des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes am 9. September 1967 eine Sonderfahrt mit der Spreewaldbahn. Die Fahrt führte von Cottbus über Straupitz nach Goyatz und zurück. Nachdem bereits im Jahre 1966 vom Bezirksvorstand eine Fahrt mit der Schmalspurbahn Zittau–Oybin mit Besichtigung der Aufbockanlagen in Zittau und des Bahnhofes Bertsdorf mit Stellwerk und Lokschuppen erfolgte, war die Veranstaltung des Jahres 1967 bei der Spreewaldbahn geplant.
Von den über 100 Anmeldungen zu dieser Fahrt hatten sich bei regnerischem Wetter immerhin etwa 60 Freunde um 10.00 Uhr am Spreewaldbahnhof in Cottbus eingefunden. Pünktlich um 10.20 Uhr erteilte der Zugführer den Abfahrauftrag für unseren Sonderzug, bestehend aus vier Wagen (KBDi 903–201, KB 4 i 900–222, KB 4 ip 900–229, KB 4 i 900–242) und bespannt mit der Lok 99 5704, die bereits über 70 Jahre alt ist.
Die Eisenbahn-Freunde kamen aus Leipzig, Dessau, Dresden, Berlin, dem Bezirk Suhl und selbstverständlich aus dem Rbd-Bezirk Cottbus. Einige Freunde brachten ihre Ehefrauen und Kinder mit. Da die Mitropa keinen Speisewagen gestellt hatte, wurde in der Bahnhofsgaststätte von Burg gegessen und getrunken.
In Straupitz hielt unser Sonderzug reichlich eine Stunde zur Besichtigung des Bahnhofs sowie des ehemaligen Bahnbetriebswerks Straupitz, das jetzt zum Bw Cottbus gehört. Mit Kameras ausgerüstet, ging es auf die Jagd nach Lokomotiven und Wagen.
Als der Triebwagen VT 135 523 aus Lübben in Straupitz ankam, ließen es sich die Freunde nicht nehmen, die Fahrt vom Bahnsteig zum Triebwagenschuppen mitzumachen.
Die Spreewaldbahn wird im Rahmen der Rationalisierung bis 1969 ihren Betrieb abschnittsweise einstellen. Auf der Strecke Straupitz–Lieberose ruht bereits seit mehreren Jahren der Betrieb. Zum Winterfahrplan 1967/68 am 24. September 1967 ist auf der Strecke Straupitz–Lübben der Reiseverkehr und zum Jahresende der Güterverkehr eingestellt worden. Nach Besichtigung der Anlagen in Straupitz wurde fahrplanmäßig um 12.50 Uhr die Fahrt nach Goyatz fortgesetzt. Pünktlich um 13.26 Uhr war unser Ziel Goyatz erreicht.
Der Bezirksvorstand Cottbus hatte die Teilnehmer des Bezirkswettbewerbs im Modelleisenbahnbau 1967 zu seiner Sonderfahrt eingeladen. In Goyatz wurden den Modelleisenbahnern die Teilnehmerurkunden bzw. die Siegerurkunden überreicht. Die Auszeichnung der Sieger des Bezirkswettbewerbs ist durch den Vorsitzenden des Bezirksvorstands Cottbus, den Vizepräsidenten der Rbd Cottbus Reichsbahn-Hauptrat Erdmann, vorgenommen worden. Leider beteiligten sich nur zwölf Modelleisenbahner am Wettbewerb. Entsprechend der erreichten Punktzahl und der Anzahl der Modelle in den einzelnen Kategorien hat die Jury vier Anerkennungspreise sowie einen zweiten und einen dritten Preis vergeben.
Die Rückfahrt von Goyatz erfolgte um 15.49 Uhr mit dem Gmp 8735 bis Straupitz und von dort mit dem P 451 nach Cottbus. Die Wagen unseres Sonderzuges liefen als Verstärkerwagen von Goyatz bis Cottbus durch. Von Waldow nahmen wir einen aufgebockten Om-Wagen (mit Rundholz beladen) bis Straupitz mit.
Um 18.10 Uhr waren wir wieder in Cottbus auf dem Spreewaldbahnhof. Trotz des schlechten Wetters war die Stimmung während der gesamten Fahrt hervorragend, und viele Freunde der Eisenbahn und Modelleisenbahner kehrten mit neuen Eindrücken zurück.

Rudolf Starus, Forst (Lausitz)

Frisches Aussehen durch – Haarspray

Wer seine Anlage ständig offen zu stehen hat, der wird sicher bestätigen können, daß der Staubbefall eine sehr lästige Erscheinung ist, die sich zwar insbesondere bei den größeren Spurweiten nicht unbedingt auf die Funktionsfähigkeit, nach gewisser Zeit aber auf den Anblick der „Mini-Welt" nachteilig auswirkt. Das Abdecken würde hier zwar eine gewisse Abhilfe schaffen, jedoch ist das bei ausgedehnteren Anlagen technisch oft gar nicht so einfach, und außerdem möchte man das gute Stück ja auch ständig vor Augen und in kürzester Frist betriebsbereit haben.
Natürlich habe auch ich noch kein Allheilmittel gegen dieses Übel gefunden, und Staubsauger und Pinsel sind auch bei mir die üblichen Waffen im Kampf gegen den Schmutz, jedoch versagen diese meist, wenn es darum geht, Bäume, gestreute Flächen oder sonstige „Bewachsungen" wieder aufzufrischen. Auch Gebäude mit dunklen „Dachpappedächern" bekommen nach einer gewissen Zeit einen unschönen grauen Schimmer, dem mit den herkömmlichen Mitteln einfach nicht beizukommen ist.
Um hier die alte Schönheit wieder herzustellen, benutze ich seit einiger Zeit erfolgreich Haarspray, wie es sicher viele unserer „besseren Hälften" auf ihren Frisiertischen zu stehen haben. (Um Ärger zu vermeiden, sollte man sich für unsere Zwecke aber selbst eine Dose zulegen.)
Der Erfolg ist verblüffend. Die eingesprühten Gegenstände, insbesondere der vorher aufgezählten Art, bekommen wieder ein frisches Aussehen, das sich lange Zeit hält; ich habe jedenfalls den Eindruck, daß die so behandelten Bäumchen, Dächer und dgl. sogar länger sauber bleiben (zumindest scheint es so) als ohne diese Behandlung.
Die Schienen sollte man wegen eventueller Kontaktschwierigkeiten vor dem Einfluß des Nebels schützen, ebenfalls ist es unzweckmäßig, die Fahrzeuge selbst abzusprühen, da die Wirkung im wesentlichen auf der Saugfähigkeit der behandelten Gegenstände (Pappe, Holzmehl, Schwamm) beruht und auf glatten Flächen, wie z. B. Wagendächern oder -wänden, Flecke entstehen könnten.

Wolfgang Maletzke, Berlin



TT

hobby

1:120

Bauanleitung für eine Lok der BR V 200 in der Nenngröße TT

Was liegt für einen Modelleisenbahner wohl näher, als auch das jüngste Triebfahrzeug bei der DR als Modell wiederzugeben.
Die Bauanleitung bezieht sich nur auf Schwerpunkte bei der Herstellung des Modells, trotzdem wurden einige Kleinigkeiten vermaßt (z. B. Nummernschilder). Meiner Meinung nach wirkt ein nicht maßstäblicher Luftbehälter längst nicht so häßlich wie eine schlechte Beschriftung. Außerdem empfiehlt es sich für jeden Modelleisenbahner, daß er das Fahrzeug, welches er nachbilden will, sich vorher erst einmal im Original ansieht (wenn ihm nicht ausreichend viele Fotos vorliegen). Auf die Vermaßung von Einzelheiten, wie Leitungen, Handstangen, Bremszylinder, Sicken u. a. mehr, wurde also verzichtet, und die Nachbildung soll jedem selbst überlassen bleiben. Dabei möchte ich die vielen kleinen Details keinesfalls in den Hintergrund stellen, denn gerade diese machen ein Modell erst interessant, würden aber den Umfang der Anleitung erheblich vergrößern. Die Hauptabmessungen sind aus der Gesamtansicht zu entnehmen. Alle Maße sind durch Multiplikation mit dem Faktor 1,38 auch für die Nenngröße H0 zu verwenden. Wie aus der Stückliste ersichtlich, finden auch eine ganze Reihe von handelsüblichen Teilen Anwendung.

Teil 1 (Antrieb)

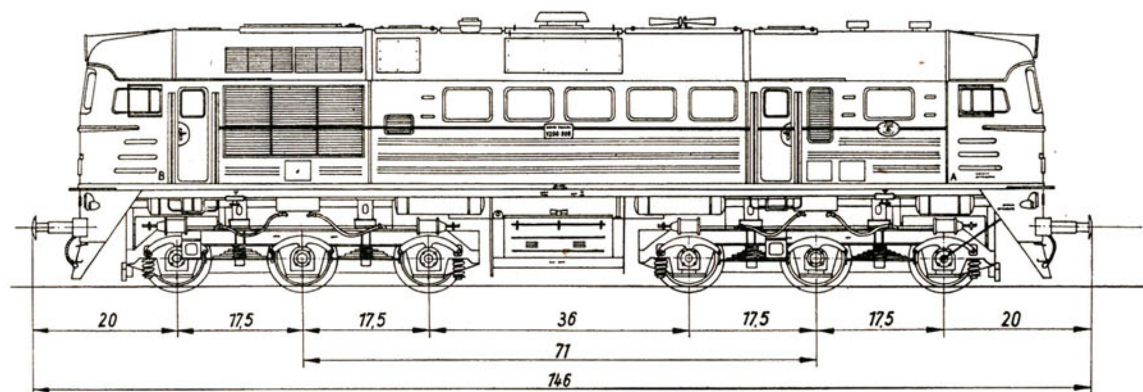
Beginnen wir also mit der Herstellung des Antriebs. Dabei bildet die Grundplatte (Teil 1.3) das Fundament für das Fahrzeug, wie beim Vorbild der Rahmen.
Das Anfertigen von Teil 1.3 dürfte keine Schwierigkeiten hervorrufen. Die Lager (Teile 1.4 bis 1.6) werden erst grob in ihren Außenabmessungen bearbeitet und dann gebohrt, um bei der Fertigbearbeitung Bohrungenauigkeiten noch ausgleichen zu können. Dieser Hinweis gilt für alle Teile mit Bohrungen, besonders bei Lagerungen. Nach verschiedenen Versuchen habe ich mich entschlossen, das Fahrzeug mit einer Schwungmasse auszustatten. Somit wird der freie Raum im Innern gleich für zwei Dinge genutzt, einmal verbessert die Schwungmasse die Laufeigenschaften erheblich, und zum anderen dient sie als Ballast zur Erhöhung der Reibungsmasse. Beim Drehen von Teil 1.2 ist besondere Sorgfalt auf eine ausgezeichnete Zentrierung zu legen. Läuft eine Schwungmasse unrund und schlägt sie, so tritt genau das Gegenteil vom gewünschten Effekt ein. Die beiden Lager (Teile 1.4 und 1.5) werden am günstigsten 0,05 mm im Durchmesser kleiner gebohrt und nach der Montage mit einer Reibahle aufgerieben. Noch besser ist die Verwendung von Kugellagern. Die beiden Wellenstümpfe (Teile 1.15 und 1.18) werden durch Madenschrauben (Teil 1.14) mit der Schwungmasse festgeklemmt. Beim Verbinden von Motor und Schwungmasse wird in den Schlitz der Ritzelwelle das Hartgummiplättchen (Teil 1.23) eingelegt, die Hülse (Teil 1.21) darübergeschoben und dann das Motorwellenende eingefädelt. Vorher muß erst noch die Motorwelle entsprechend gekürzt und Teil 1.24 aufgelötet werden. Die Befestigung des Motors erfolgt mittels einer Schelle (Teil 1.8). Die Teile 1.9 dienen dabei als Höhenausgleich bzw. zur Geräuschdämmung. Nach der Montage dieser Teile ist es ratsam, eine Funktionsprobe bei laufendem Motor vorzunehmen. Der Antrieb ist nun einmal das Herz eines jeden Triebfahrzeuges.

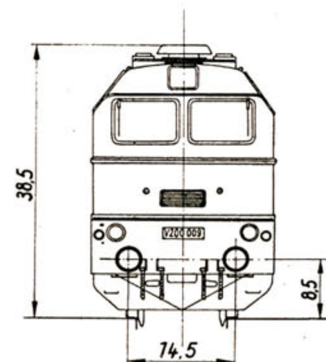
Diesellokomotive V 200 002 der Deutschen Reichsbahn
Foto: Werner Dietmann, Treuen

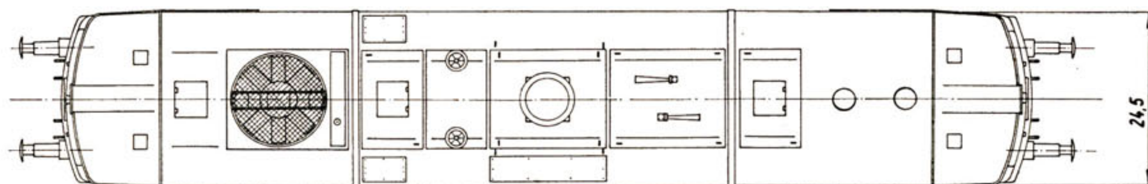


Teil 2 (Laufwerk)

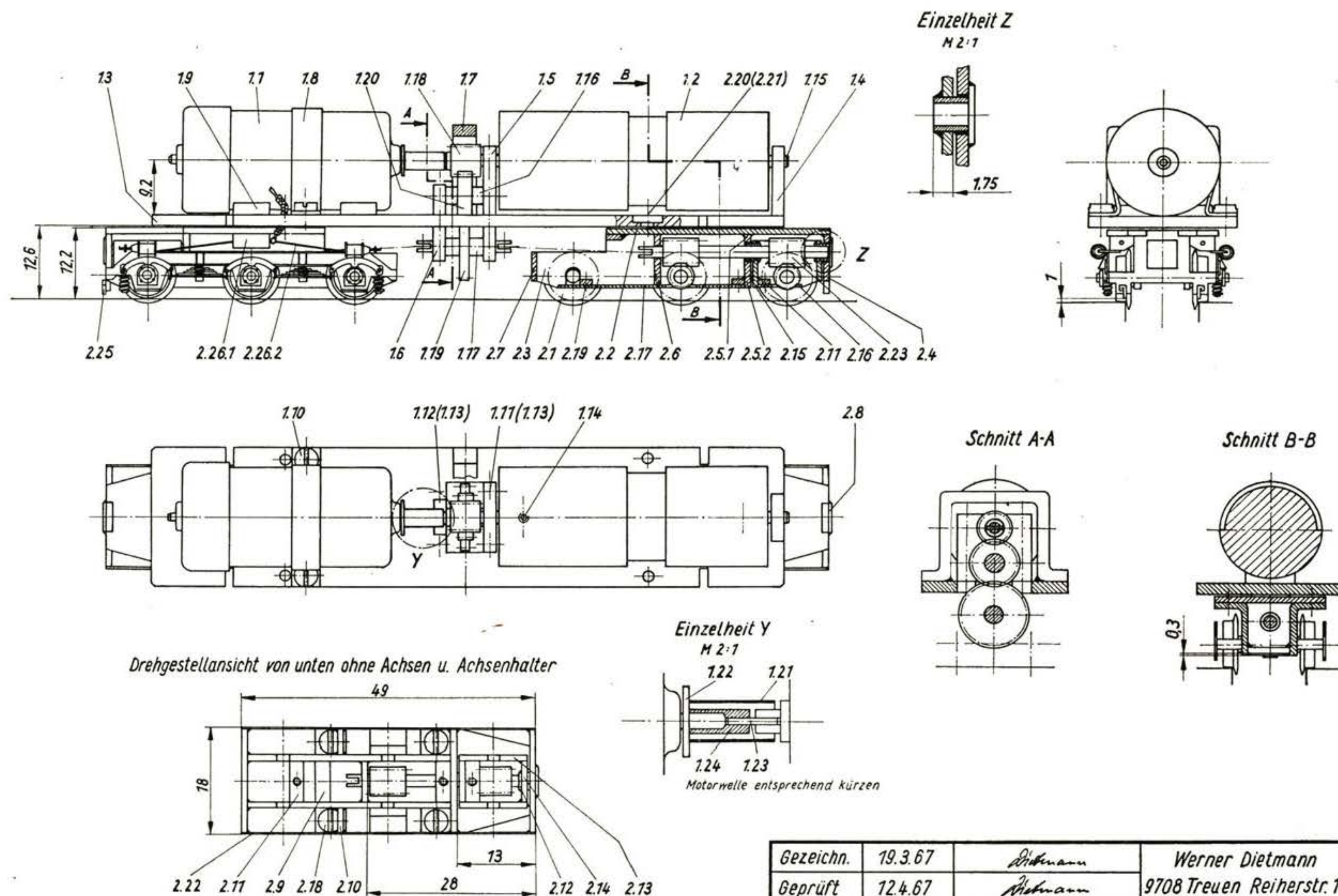
Als Radsätze (Teil 2.1.) finden solche der Firma Zeuke Verwendung, wie sie in der V 200 der DB eingebaut sind. Es macht sich jedoch erforderlich, aus zwei Radsätzen Achse mit Schneckenrad zu entfernen und gegen einfache zu ersetzen (siehe Zeichnung V 200/2).
Zur Verbesserung der Laufeigenschaften und der Stromabnahme wurde in jedem Drehgestell ein Schwenklager vorgesehen (siehe „Der Modelleisenbahner" 3/1964). Jedem Modelleisenbahner soll es jedoch selbst überlassen bleiben, diese einzubauen oder die Achsen starr zu lagern, was die Arbeit wesentlich vereinfacht. Die innere Achse von jedem Drehgestell bekommt zudem noch 0,5 mm Höhenspiel und wird durch die Stromabnehmer auf die Schiene gedrückt. Die Übertragung des Drehmoments erfolgt über zwei Kardanwellen (Teile 2.24) zur Schneckenwelle (Teil 2.23). Die handelsübliche Schneckenwelle muß gekürzt und die Schnecken nach Zeichnung verschoben werden. Gegebenenfalls ist die Schnecke im Schwenklager mit der Welle zu verlöten, da die Aufrauhung fehlt. Zum Einlegen der Welle ist das Lager (Teil 2.5) in zwei Teilen ausgeführt, wobei das Oberteil 2.5.1 mit der Grundplatte des Drehgestells und das Unterteil mit den Rahmenwangen (Teil 2.3) verlötet werden. Der Zusammenbau des Drehgestells erfolgt am günstigsten unter Zuhilfenahme einiger winkliger Holzklötzchen und einer ebenen Unterlage. Der Drehzapfen (Teil 2.20) wird eingeschraubt und dann mit der Drehgestellgrundplatte verlötet. Zuletzt werden die Seitenblenden (Teile 2.22) angelötet. Das Anbringen der Details (Federn, Achslagerdeckel usw.) am Drehgestell bleibt jedem Modelleisenbahner selbst überlassen, der Werkstoff spielt hierbei keine Rolle.
Zur Stromabnahme werden die Teile 2.26.1 und 2.26.2 angefertigt. Der Draht mit Leitung muß ganz straff in den Halter passen. Dann klebt man den Stromabnehmer am Drehgestellrahmen mit Duosan an.
Um das Maß 12,6 mm zwischen Grundplatte (Teil 1.3) und SO (Schienenoberkante) zu erhalten, sind entsprechend dicke Unterlegscheiben am Drehzapfen beizufügen. Bei abgenommenem Motor und Schwungmasse sind die Drehgestelle durch eine flache Mutter (Teil 2.21) mit der Grundplatte zu verbinden und durch Lack zu sichern. Vor dem ersten Probelauf ist noch der Vorratsbehälter anzuschrauben (Teile 1.25 und 1.26).

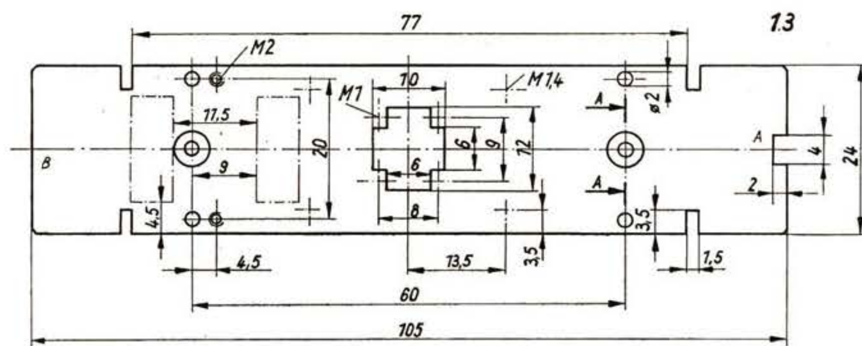


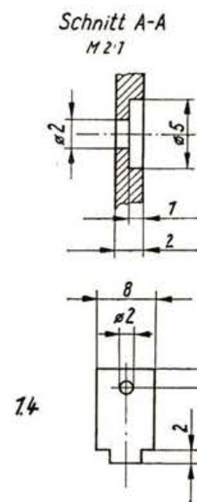


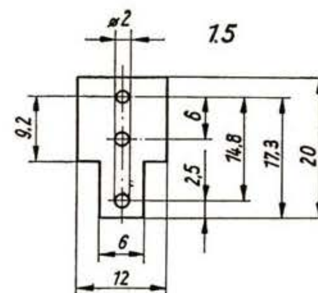


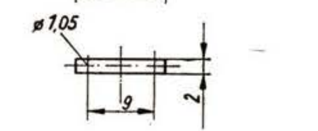
Gezeichn.	17.3.67	Dietmann	Werner Dietmann	Nenngröße
Geprüft	12.4.67	Dietmann	9708 Treuen Reiherstr. 11	TT
Maßstab 1:1	Co'Co' dieselelektrische Güterzuglok Baureihe V200 der DR		V200/1	

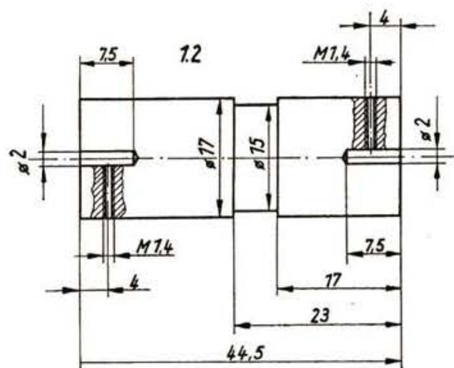

Einzelheit Z
M 2:1
1,75
Z
9,2
12,6
12,2
7
A
B
1.3 1.9 1.1 1.8 1.20 1.18 1.7 1.5 1.16 1.2 2.20(2.21) 1.15 1.4
2.25 2.26.1 2.26.2 1.6 1.19 1.17 2.7 2.3 2.1 2.19 2.2 2.17 2.6 2.5.1 2.5.2 2.15 2.11 2.16 2.23 2.4
1.10 1.12(1.13) 1.11(1.13) 1.14 2.8
Y
Schnitt A-A
Schnitt B-B
0,3
Einzelheit Y
M 2:1
1.22 1.21
1.24 1.23
Motorwelle entsprechend kürzen
Drehgestellansicht von unten ohne Achsen u. Achsenhalter
49
18
13
28
2.22 2.11 2.9 2.18 2.10 2.12 2.14 2.13
Gezeichn. 19.3.67 Dietmann
Geprüft 12.4.67 Dietmann
Werner Dietmann
9708 Treuen Reiherstr. 11
Nenngröße
TT
Maßstab
1:1
2:1
Antrieb und Laufwerk
V200/2

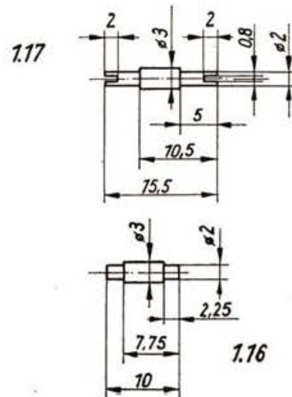


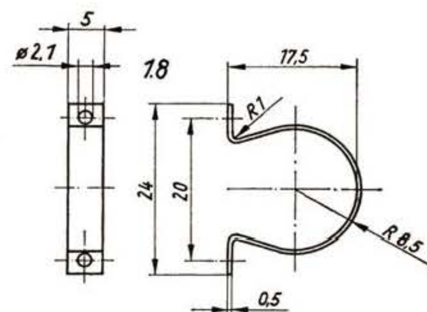


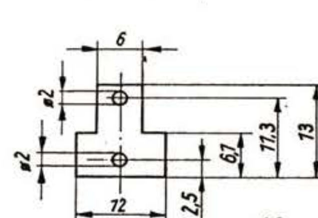




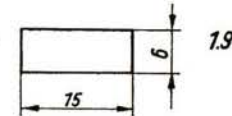


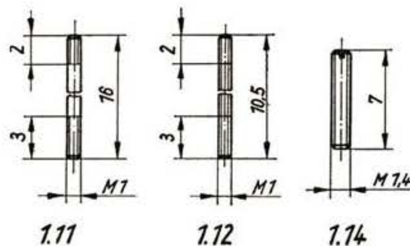


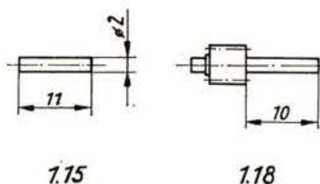












Gezeichn.	19.3.67	Dietmann	Werner Dietmann 9708 Treuen Reiherstr. 11	Nenngröße TT
Geprüft	12.4.67	Dietmann		
1:1 2:1	Antrieb - Einzelteile		V200/3	

2.2

2.3

2.4

2.5.1

2.5.2

2.6

2.7

2.8

2.9

2.10

2.11

2.12

2.13

2.14

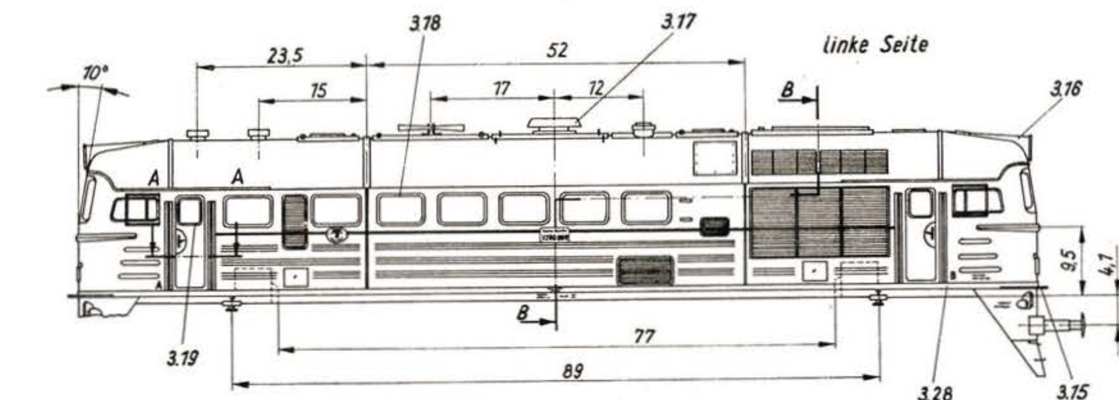
2.15

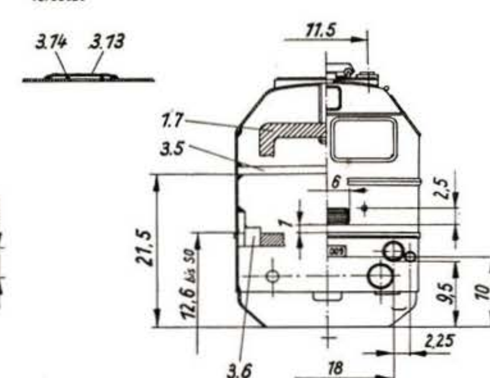
2.16

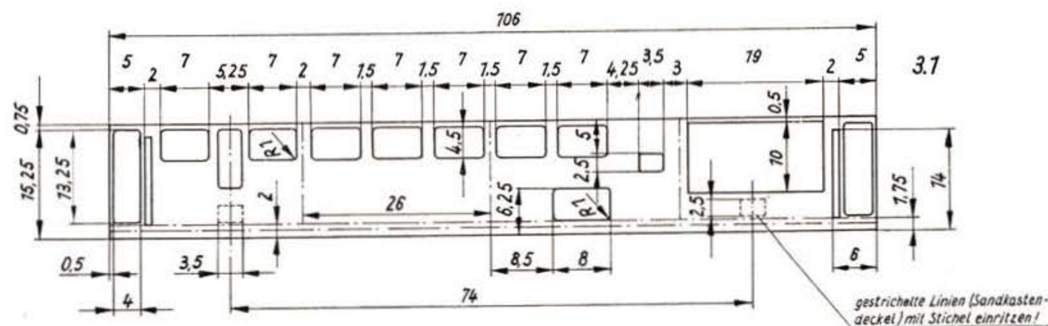
2.17

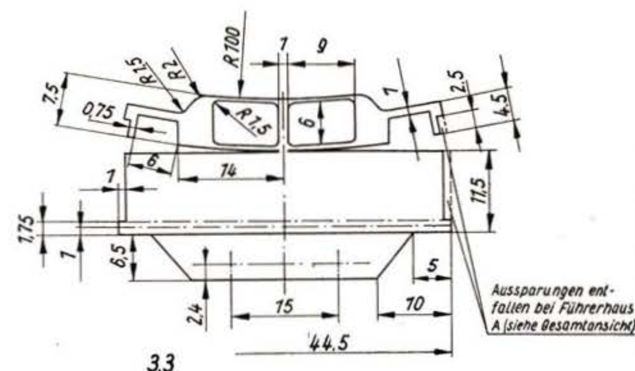
2.22



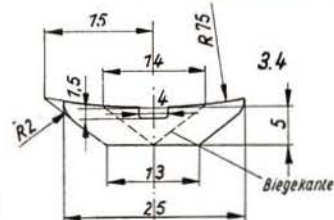












Gezeichn.	28.3.67	Dietmann	Werner Dietmann 9708 Treuen Reiherstr. 11	Nenngröße TT
Geprüft	14.5.67	Dietmann		
Maßstab 1:1	Gehäuse-Einzelteile			V200/5

Schnitt A-A

3.7

Draufsicht (Teilschnitt-Absatz sichtbar)

Holzschraube

3.9

3.5

3.15

3.12

3.14

3.16

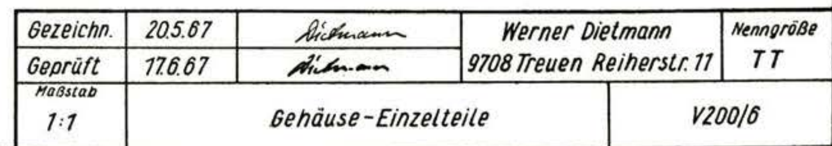
Lampe von vorn und Abwicklung

3.11

3.6

andere 2 Türen spiegelbildlich (gestreckte Länge 10,5 mm)

3.13



Gezeichn.	20.5.67	Dietmann	Werner Dietmann	Nenngröße
Geprüft	17.6.67	Dietmann	9708 Treuen Reiherstr. 11	TT
Maßstab 1:1	Gehäuse-Einzelteile			V200/6

1.25 1.7 3.18 3.19

1.23 3.17

Lüfterflügel, Schutzgitter und Leiter können nach Montage eingesetzt werden

3.20

1.21 1.22 1.24

3.21 3.22 3.23

V200 009

1.27 (1.28)

2.23 2.24

3.24 3.25 3.26 Duosan 3.27 M 2:1

3.26 3.24

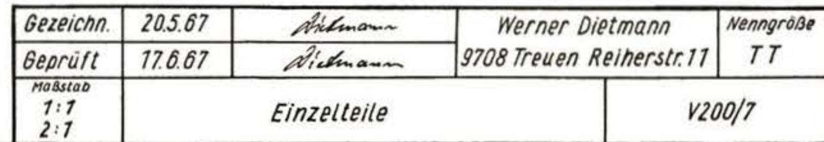
gestr. Länge 5,1

2.25 M 2:1

3.27 3.25

gestr. Länge 3,85

2.26.1 2.26.2



Gezeichn.	20.5.67	Dietmann	Werner Dietmann	Nenngröße
Geprüft	17.6.67	Dietmann	9708 Treuen Reiherstr. 11	TT
Maßstab 1:1 2:1	Einzelteile			V200/7

Stück	Teil-Nr.	Benennung	Abmessungen	Werkstoff
1. Antrieb				
1	1.1	Motor (Piko)	–	–
1	1.2	Schwungmasse	Ø 17 × 44,5	St
1	1.3	Grundplatte	2 × 24 × 105	Ms
1	1.4	Lager	2 × 8 × 14	Ms
1	1.5	Lager	2 × 12 × 20	Ms
1	1.6	Lager	2 × 12 × 13	Ms
1	1.7	Befestigungsbügel	2 × 4 × 58	Ms
1	1.8	Schelle	0,5 × 5 × 41	Ms
2	1.9	Polster	4 × 6 × 15	Gummi od. Filz
2	1.10	Zylinderkopfschraube	M 2 × 2,5 lang	Ms
2	1.11	Stiftschraube	M 1 × 16 lang	Ms
2	1.12	Stiftschraube	M 1 × 10,5 lang	Ms
4	1.13	Mutter	M 1	Ms
2	1.14	Madenschraube	M 1,4 × 7 lang	St
1	1.15	Achse	Ø 2 × 11	Silber-St
1	1.16	Zwischenwelle	Ø 3 × 10	Silber-St
1	1.17	Antriebswelle	Ø 3 × 15,5	Silber-St
1	1.18	Ritzelwelle (Zeuke)	gekürzt	–
1	1.19	Abtriebsritzel	z = 26 m = 0,4	Ms
1	1.20	Zwischenrad	z = 18 m = 0,4	Ms
1	1.21	Kupplungshülse	Ø 3,2 × 7	Ms
1	1.22	Distanzscheibe	Ø 6 × 0,5	Pertinax
1	1.23	Hartgummiplättchen	0,6 × 2,8 × 4	Gummi
1	1.24	Mitnehmerstück	Ø 2 × 5	Ms
1	1.25	Vorratsbehälter	n. Zeichnung	Ms
4	1.26	Zylinderkopfschraube	M 1,4 × 2,5 lang	Ms
2	1.27	Luftbehälter	Ø 3 × 12,5	Ms
2	1.28	Luftbehälter	Ø 3 × 8	Ms
2. Laufwerk				
6	2.1	Radsatz (Zeuke)	–	–
2	2.2	Grundplatte	1 × 18 × 36,5	Ms
4	2.3	Rahmenwange	1 × 15 ×34	Ms
2	2.4	Lager 1	1 × 11 × 17,4	Ms
2	2.5.1	Lager 2 Oberteile	1 × 3,1 × 9	Ms
2	2.5.2	Lager 2 Unterteil	1 × 5,9 × 17,4	Ms
2	2.6	Lager 3	1 × 7 × 8,7	Ms
2	2.7	Querstrebe	1 × 5 × 17,4	Ms
2	2.8	Abdeckung	1 × 5 × 5	Ms
2	2.9	Distanzstück	1 × 2,5 × 7	Ms
4	2.10	Distanzblech	1 × 2,5 × 4,2	Ms
6	2.11	Querstrebe m. Gewindeb.	1 × 2,5 × 7	Ms
4	2.12	Schwenklager Hülse	Ø 3 × 3	Ms
4	2.13	Schwenklager Seitenteil	1 × 8 × 11,5	Ms
2	2.14	Schwenklager Querverb. 1	1 × 7 × 7	Ms
2	2.15	Schwenklager Querverb. 2	1 × 7 × 8	Ms
2	2.16	Schwenklager Achsenhalter	0,3 × 7 × 8	Ms
2	2.17	Achsenhalter	0,3 × 7 × 30,5	Ms
8	2.18	Zylinderkopfschraube	M 2× 2 lang	Ms
6	2.19	Zylinderkopfschraube	M 1,4 × 2 lang	Ms
2	2.20	Stiftschraube	M 2 × 4,5 lang	Ms
2	2.21	Sechskantmutter	M 2	Ms
4	2.22	Seitenblende	0,3 × 6,75 × 49	Ms
2	2.23	Schneckenwelle (Zeuke)	gekürzt	–
2	2.24	Kardanwelle (Zeuke)	–	–
4	2.25	Bahnräumer	0,5 × 0,8 × 4	Ms
4	2.26.1	Stromabnehmer Halter	2,5 × 4 × 6	Pertinax
4	2.26.2	Stromabnehmer Draht	Ø 0,25 × 41	St-Draht
3. Gehäuse				
1	3.1	Seitenteil	0,25× 16 × 106	Ms
1	3.2	Seitenteil	0,25× 16 × 106	Ms
2	3.3	Führerhaus	0,25 × 27 × 44,5	Ms
2	3.4	Schürzenunterteil	0,25 × 7 × 25	Ms
2	3.5	Versteifung	1 × 13 × 24	Ms
4	3.6	Auflagewinkel	1 × 6 × 8	Ms
1	3.7	Dach (Abwicklung)	0,25 × 31 × 106	Ms
2	3.8	Dach-Kopfstück	8 × 12 × 24,5	Harth.
2	3.9	Dachversteifung	1 × 6,75 × 24	Ms
4	3.10	Holzschraube		St
1	3.11	Verstärkung (Dachluke)	0,5 × 14 × 16	Ms
1	3.12	Verstärkung	0,5 × 6 × 6	Ms
4	3.13	Tür	0,25 × 10,5 × 14	Ms
4	3.14	Türverstärkung	Ø 0,4 × 35	St-Draht
2	3.15	Trittblech	0,4 × 4 × 23,5	Ms
2	3.16	Scheinwerfer	0,25 × 12 × 13,5	Ms
1	3.17	Befestigungsschraube	Ø 7,5 × 11,5	Ms
13	3.18	Fenster- u. Fensterrahmen	–	Zeichenkarton
4	3.19	Türrahmen	–	Zeichenkarton
1	3.20	Lüfteraufsatz	–	Ms
2	3 21	Nummernschild (Seite)	0,15 × 2 × 4	Ms
2	3.22	Nummernschild	0,15 × 1,7 × 6	Ms
2	3.23	Firmenschild	0,15 × 2,2 × 3	Ms
4	3.24	Pufferhülse	0,2 × 5,1 × 7,5	Ms
4	3.25	Stempelhülse	0,1 × 3,85 × 5	Ms
4	3.26	Pufferteller	Ø 4 × 0,2	Ms
4	3.27	Feder	Draht Ø 0,1	St
1	3.28	Zierband	0,2 × 0,75 × 302	Zeichenkarton

Teil 3 (Gehäuse)

Der Aufbau der V 200 ist unsymmetrisch. So befinden sich die Kühler- und Lüfteraggregate auf der Führerstandseite B, die Hochspannungskammer auf der Seite A, die das Zurücksetzen der rechten Tür zur Folge hat. Das heißt, die Teile 3.1 und 3.2 können nicht zusammen gefertigt werden, da die Fensteraufteilung rechts und links verschieden ist. Die beiden Führerhausabwicklungen sind wieder gleich (außer Handstangenaussparung – Seite A).

Je nachdem, was für Puffer und Kupplungen Verwendung finden, sind die Bohrungen hierzu vorzusehen. Auf gefederte Puffer wird am Schluß der Anleitung eingegangen. Sollte auf eine Fahrzeugbeleuchtung Wert gelegt werden, so sind auch noch die Öffnungen zu bohren. Im Innern ist genügend Platz dafür vorgesehen. Das Führerhaus kann dann zurecht gebogen und verlötet werden. Teil 3.5 wird gleich mit eingelötet. Auf einer ebenen Unterlage, wieder unter Zuhilfenahme von Holzklötzchen, sind die beiden Seitenteile (Teile 3.1 und 3.2) und die Führerhäuser (2 × Teil 3.3) durch Lötung zusammenzufügen. Die Türen (Teile 3.13) und die Türverstärkung (Teil 3.14) dienen dabei als Verbindungsmittel. Die Auflagewinkel werden am vorteilhaftesten nach der Grundplatte (Teil 1.3) befestigt. Dabei ist das Maß 12,6 mm zu beachten (siehe Zeichnung V 200/5). Die geraden Flächen des Daches bereiten keine Schwierigkeiten. Für die Dachkopfstücken findet Hartholz Verwendung. Die Teile 3.8 werden vorgefertigt, bis auf 1 bis 1,5 mm Übermaß mit Teil 3.9 verschraubt und dann im fertiggebogenen Dach (Teil 3.7) mit eingelötet. Das so vorgefertigte Dach verlötet man von innen mit dem anderen Gehäuseteil. Zur Bearbeitung des Dachkopfstückes eignet sich sehr gut eine kleine Schablone. Ungenauigkeiten und Übergänge gleicht man durch Nitrospachtel aus. Nun muß das Gehäuse noch von danebengelaufenem Lot befreit und verputzt werden. Die Dachluken und Aufbauten (nicht vermaßt) sind aus starkem Zeichenkarton nachzubilden und aufzukleben. Ebenso wird das Zierband aus Zeichenkarton um die Lok geklebt. Die Lüfterjalousien fertigt man nach „Der Modelleisenbahner" 3/1965 an.

Meine Fahrzeuge sind alle mit gefederten Puffern ausgerüstet, deshalb möchte ich noch kurz auf deren Herstellung eingehen. Sie mag bei bloßer Betrachtung vielleicht etwas kompliziert erscheinen, ist aber bei etwas Übung kein Problem. Über einen Bohrerschaft Ø 1,5 mm wickelt man das Messingblech zu Teil 3.24. Analog verfährt man bei Teil 3.25 (Bohrer 1,15 mm). Der Pufferteller wird mit einem 4-mm-Locheisen ausgeschlagen und mit einem balligen Gegenstand etwas gewölbt. Die Pufferhülse (Teil 3.24) kann sofort in das Gehäuse eingelötet werden. Anschließend werden das eine Ende der Feder (Teil 3.27) und die Stempelhülse (Teil 3.25) an der Innenseite des Puffertellers (Teil 3.26) miteinander verlötet. Diese drei Teile schiebt man dann in die Pufferhülse, biegt das hintere Ende der Feder auf und verklebt es mit dieser.

Nach gründlichem Entfetten aller Teile lackieren wir die Lok wie folgt:

Dach:	grau
Gehäuse:	weinrot
Schürzenunterteil:	grau
Drehgestelle:	grau
Fenster- und Türrahmen:	schwarz
Beschriftung:	weiß
Zierstreifen:	gelb

Nachdem alles gut getrocknet ist, werden die Fenster und Türen noch mit Zellon hinterklebt. Zum Schluß setzen wir Antrieb und Laufwerk zusammen, das Gehäuse wird durch Teil 3.17 mit dem Unterteil verschraubt.

Ing. Werner Dietmann, Treuen

Mitteilungen des DMV

Dresden

Herr Johannes Schuhmann, Naundorfer Str. 17, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.
Die Arbeitsgemeinschaft „Saxonia" im VEB Güterkraftverkehr Dresden veranstaltet vom 17. bis 25. Februar 1968 im Kultursaal des VEB Güterkraftverkehr, Bergmannstraße, ihre 2. Modelleisenbahn-Ausstellung. 30 Heimanlagen in N, TT und H0 sowie Vitrinen mit Schauexponaten von Modellbahnfirmen usw. werden gezeigt. Öffnungszeiten: Sonnabend, 17. Februar 1968, von 12 bis 20 Uhr, Sonntag 10 bis 19 Uhr und Montag, Mittwoch, Freitag von 15 bis 20 Uhr, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend von 15 bis 18.30 Uhr, anschließend Nachtfahrten von 19 bis 21 Uhr.

Nerchau

Unter der Leitung von Herrn Reinhard Henjes, 7241 Böhlen, Kr. Grimma, hat sich eine neugebildete AG unserem Verband angeschlossen.

Berlin

Die Geschäftsstelle des BV Berlin, Invalidenstraße — am ehemaligen Nordbahnhof —, ist jeden Mittwoch von 17.30 bis 21.00 Uhr geöffnet.
Die AG 1/20 sucht noch Mitglieder für den Bau ihrer Gemeinschaftsanlage. Interessenten melden sich beim Leiter der AG, Herrn Hans-Joachim Badecke, Libauer Straße 2, dienstags von 18 bis 21 Uhr.
In der Arbeitsgemeinschaft 1/11 haben sich Interessenten des Berliner Nahverkehrs zu einer Arbeitsgruppe zusammengefunden. Die Gruppe stellt sich die Aufgabe, die Berliner Nahverkehrsgeschichte zu erforschen und das Berliner Nahverkehrsleben ständig zu beobachten. Wir bitten alle Interessenten, sich uns anzuschließen oder auch Material wie Bilder, Zeichnungen, Sammlungsstücke zur Verfügung zu stellen. Meldung an Herrn Klaus Kieper, 1291 Ahrensfelde, Lindenberger Straße 4.

Bergen (Rügen)

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden alle Interessenten der Insel Rügen gebeten, sich bei Herrn Klaus Möller, 233 Bergen-Süd, Nr. 12, oder beim Sekretariat des BV Greifswald, 23 Stralsund, Tribseer Damm 78, zu melden.

Leipzig

Am Freitag, 19. Januar 1968, findet um 19 Uhr im Kulturraum des Leipziger Hauptbahnhofs der Jahresabschlußbericht und die Neuwahl der Leitung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" statt. Anschließend wird der Lichtbildervortrag „Von Sizilien bis in die Pußta — eine Reise auf europäischen Bahnen" gezeigt.

Wer hat — wer braucht?

1/1 Verkaufe „Der Modelleisenbahner" (ungebunden), Jahrgänge 1961, 1963, 1965 (ohne Heft 1), 1966 und 1967.

Helmut Reinert, Generalsekretär

TT-Bahnen begeistern die sowjetische Jugend

Moskau, Leningrad, Kiew, Riga, Alma-Ata, Tblissi, Jerewan, um nur einige Städte zu nennen, sowie Berlin sind territorial weit voneinander entfernt. Nicht aber für viele jugendliche Bastler und Modellbahnliebhaber in der Sowjetunion und die Firma Zeuke & Wegwerth KG Berlin, dem größten Modellbahn-Spezialbetrieb der DDR. Die Erzeugnisse dieses Betriebes bedeuten nun schon seit Jahren für sowjetische Bürger aller Altersstufen eine beliebte Freizeitgestaltung. Die Zeuke-TT-Bahnen bieten vielseitige Möglichkeiten, in der Freizeit Funktions- und Wirkungsweise besonders der Elektrotechnik, elektronischer Bauelemente sowie handwerkliche Fähigkeiten im „Spiel" zu erlernen. Gerade diese Möglichkeiten haben die TT-Modelleisenbahn zu einem polytechnischen Bildungsinstrument gemacht, das für die Ausbildung des technischen Nachwuchses in der Sowjetunion nicht mehr wegzudenken ist. Das zeigen nicht zuletzt auch die ständig steigenden Umsatzzahlen des Berliner Betriebes, zu dessen größten Abnehmern die Sowjetunion zählt. Große Anstrengungen wurden gemacht, um zu den Feierlichkeiten des 50. Roten Oktobers die bestehenden Exportverpflichtungen zu erfüllen und darüber hinaus dazu beizutragen, das Angebot an diesem beliebten polytechnischen Spielzeug zu erhöhen. Neben diesen laufenden Exportverpflichtungen hatten sich die Mitarbeiter der Zeuke & Wegwerth KG noch dazu verpflichtet, für ein in Leningrad anläßlich des Roten Oktobers zu eröffnendes Modellbahnfachgeschäft zusätzlich ein umfangreiches Warensortiment zu liefern. Welche Anteilnahme die Kunden aus der Sowjetunion vor allen Dingen an der Entwicklung des TT-Sortiments zeigen, geht aus den täglich eintreffenden Schreiben hervor, in denen die Absender viele Vorschläge unterbreiten und Hinweise geben. In Berlin hat man dafür ein offenes Ohr und berücksichtigt bei der Entwicklung und Herstellung neuer Modelle auch die Wünsche der sowjetischen Abnehmer. Ein Güterzug, bestehend aus einer sowjetischen Diesellok und mehreren Güterwagen, wird daher auch für die sowjetischen Modellbahnfreunde und Liebhaber in absehbarer Zeit eine willkommene Sortimentsbereicherung darstellen. Abschließend kann man feststellen, daß die Firma Zeuke & Wegwerth KG mit ihrem großen Lieferprogramm alles daran setzt, um die gegenüber ihrem sowjetischen Handelspartner übernommenen ökonomischen und kulturellen Verpflichtungen zu erfüllen.

Schwieger

● daß die Pennsylvania Railroad im Oktober 1966 ihren eigenen Schwerlastrekord gebrochen hat?
Zwischen Morrisville und Altoona (etwa 400 km) verkehrte ein Erzzug mit 299 Erz- und 1 Gepäckwagen. Er war bespannt mit acht dieselelektrischen Lokomotiven mit einer Gesamtleistung von 23 600 PS. Die Masse des Zuges betrug 28 750 t, wovon 27 300 t Nutzmasse waren. Diese Masse entspricht etwa der von achtzig unserer Reisezüge.

Meldung:
Wolf-Dieter Otto, Altenburg

WISSEN SIE SCHON . . .

● daß das polnische Institut für Elektrotechnik ein Gerät zur Aufdeckung und Beseitigung des Schlupfs von Lokomotiven, Straßenbahnen und anderen Schienenfahrzeugen entwickelt hat? Der Schlupf, worunter ein Drehen der Räder ohne Fortbewegung des Gefährts verstanden wird, bildet ein heikles Problem im Eisenbahnwesen und führt oft zu Unfällen. Bei dem Gerät übermitteln elektromagnetische Fühler Informationen über das Verhalten der Räder und bewirken gegebenenfalls eine Minderung der Motor-Drehzahlen.

● daß die polnische Fabrik „Fabryka Urzadzen Gorniczych Montana" eine erste Serie von Selbstentladewagen zur Beförderung von Kohle, Eisenerzen, Salzen und Abraum im Tunnelbau gebaut hat? Die Entladung vollzieht sich automatisch bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 1 m/s. Dank einer besonderen Auslegung des Radgestells mit den Achsen kann eine beliebige Spurweite eingestellt werden.

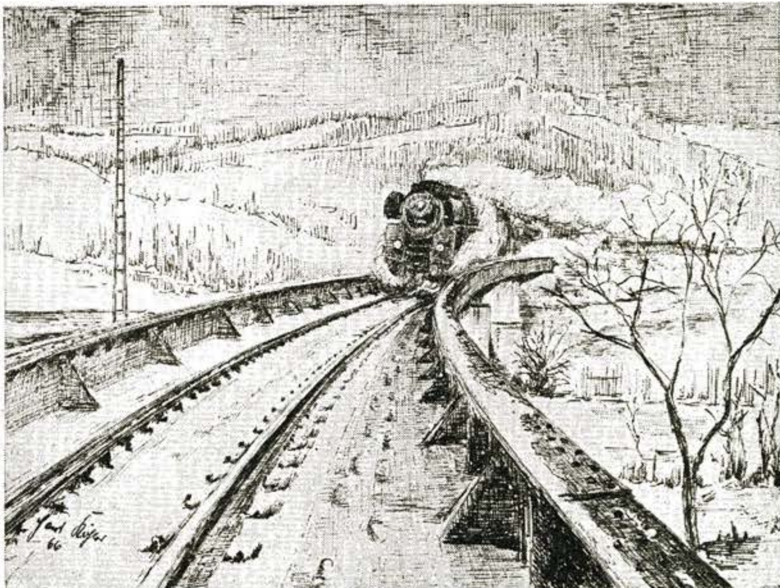
● daß in der ungarischen Waggon- und Maschinenfabrik Györ alle Teile, die einer größeren mechanischen Belastung ausgesetzt sind, wie z. B. Beschläge, Schlösser, Klinken, Treppen und andere Griffe, nicht angestrichen werden? Alle diese Teile werden mit Kunststoffbezügen aufgeschmolzen. Dieses Sinterverfahren besteht darin, daß man die auf 320 bis 400 °C erhitzten Metallteile in wirbelnden Kunststoff taucht. Von der Zeitdauer des „Bades" abhängig, beträgt die Schichtdicke 300 bis 500 Mikron.

Meldungen: Arno Schwarze, Sonneberg

● daß die westdeutsche Kleinbahn Rees-Empel einen Straßenbahntriebwagen an niederländische Straßenbahnenthusiasten verschenkt hat? Unser Bild zeigt, wie der Triebwagen von einer Kleinbahn-E-Lok auf ein Tiefladefahrzeug geschoben wird.

Meldung und Foto:
I. H. v. Piggelen, Utrecht





Durch die schneebedeckte hügelige Landschaft braust die 01⁵ mit ihrem Zug und bringt viele Menschen ihrem Reiseziel entgegen. – Auch wir alle beginnen jetzt wieder eine neue Reise, eine Reise ins neue Jahr, für die wir unsern Lesern Gesundheit, Erfolg im Beruf und viel Spaß mit unserer Modelleisenbahn wünschen.

Die Redaktion

(Zeichnung: Hans Köhler, Erfurt)

Verehrter Leser!

Ab Januar 1968 wird die Palette der Fachzeitschriften des Transpress-Verlages um eine neue Zeitschrift bereichert. Der

„DDR-Verkehr"

ist eine monatlich erscheinende Zeitschrift im Format A 4 mit einem Umfang von 44 Seiten.

Sie wissen selbst, verehrte Leser, daß die Arbeit an und mit der Modelleisenbahn und all ihren Grenzgebieten weit entfernt von der so oft belächelten Spielerei ist. Ganz im Gegenteil, ernsthafte Arbeit ist vonnöten, und das Beherrschen der Theorie ist eine Voraussetzung, um in der Praxis Erfolg zu haben.

Jedes Nichtbeachten derartiger theoretischer Grundsätze führt früher oder später zu Störungen im Betriebsablauf. Nicht anders ist es ja auch beim großen Vorbild. Vom nahtlosen Ineinandergreifen aller im Transportprozeß beteiligten Hauptdienstzweige hängt es ab, mit welchem Effekt die Eisenbahn ihrer Rolle im Reproduktionsprozeß der Volkswirtschaft gerecht wird. Jedoch, die Eisenbahn ist nur ein Verkehrszweig, zweifellos der wichtigste. Die Bedeutung der anderen Verkehrsträger darf aber nicht unterschätzt werden, denn erst das sinnvolle Zusammenwirken aller Verkehrsträger entscheidet über die Höhe des Transportaufwands im Rahmen der Volkswirtschaft. Auf dem Wege zu einem einheitlichen sozialistischen Verkehrswesen wird darum die ständige Reduzierung des Transportaufwands vorrangige Bedeutung haben.

Die Thematik der Zeitschrift „DDR-Verkehr" wird von dieser Forderung diktiert sein. In den Spalten des „DDR-Verkehrs" werden Sie darum Beiträge zur Schaffung des ökonomischen Systems und des Verkehrs, zu Fragen der Prognostik und wissenschaftlich-technischen Revolution, zu Problemen der Transportsysteme, der Kybernetik, Operationsforschung und Datenverarbeitung, zu den Grundsätzen der sozialistischen Wirtschaftsführung und der Sicherheit im Verkehr, zur Transport-Koordinierung und zur Rolle des Verkehrs für die Außenwirtschaft der DDR finden. Darüber hinaus können Sie sich in einer breit angelegten Rubrik „Internationale Verkehrsumschau" über die Welt des Verkehrs informieren. Wir sind gewiß, haben Sie den „DDR-Verkehr" einmal abonniert, dann werden Sie ihn nicht mehr missen mögen. Er wird Ihnen zur Bereicherung des theoretischen Wissens und zur Lösung praktischer Aufgaben ein wertvoller Ratgeber sein.

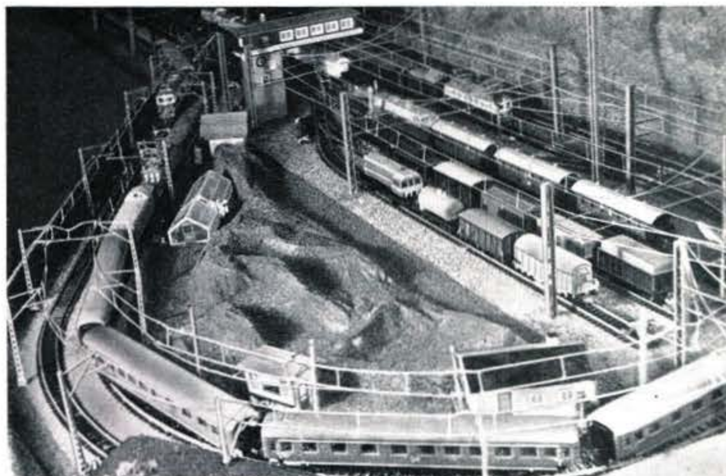
Ihre
Redaktion „DDR-Verkehr"

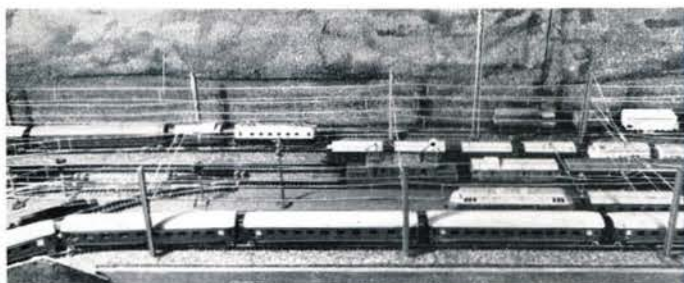
Da Herr Albert Zieger aus Dresden schon etliche große, transportable Anlagen gebaut hat und es immer eine mühevolle Arbeit war, die Anlagen hin- und herzutransportieren, entschloß er sich bei der hier gezeigten für eine Korridoranlage. Solche Anlagen stellen für AWG-Wohnungen auch die günstigste Lösung dar.

Das Motiv ist ein mittlerer Bahnhof mit vier Durchgangsgleisen, zwei Umgehungsgleisen und 13 einfachen Weichen. Es wird im Rechtsverkehr gefahren. Der Zugbetrieb läuft vollautomatisch ab. Für die Stromversorgung stehen zwei Fahrstromgeräte, ein Zubehörtransformator (4,5 A – selbst gebaut –) sowie vier Zeuke-Relais und ein Zeitschalter zur Verfügung. Die gesamte Anlage ist voll elektrifiziert. Fahrleitungsmasten sowie auch die Fahrleitung sind in eigener Werkstatt entstanden.

Zur Zeit fahren auf der Anlage Triebfahrzeuge der Baureihen E 70, E 94, T 435, E 499, BR 23[10], V 200, ein Schienenbus sowie 15 D-Zug-Wagen, drei Personenzugwagen, drei Gepäckwagen und 25 Güterwagen.

Fotos: Albert Zieger, Dresden





TT-Anlage
4,00 × 0,72 m

H0-ANLAGE
3,10 × 1,50 m

18 Jahre alt ist Herr Günter Feustel aus Auerbach. Seit sechs Jahren ist er Modelleisenbahner, und sechs Anlagen hat er inzwischen gebaut. Das Motiv der hier gezeigten Modellbahn ist eine eingleisige Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenbahn. Im Einsatz befinden sich ein Triebwagen VT 135 mit Beiwagen, ein Doppelstockzug mit einer Lok der BR V 200, ein Personenzug mit einer Lok der BR 24 und ein Güterzug mit einer Lok der BR 80. Die Wagenanzahl beläuft sich auf 16 Güterwagen, vier Personenzugwagen, zwei Gepäckwagen sowie ein kombinierter Post/Gepäckwagen (Eigenbau).

Als Geländeunterbau nahm Herr Feustel Distanzhölzer, die mit Draht untereinander verbunden sind. Darüber legte er ein in Tapetenkleister getauchtes weißes Malimotuch, das ja schon eine grobe Struktur hat. Nach dem Trocknen entstand so eine steife Geländedecke, die dann noch mittels einer Muxspritze mit Farbe getönt wurde. Alle Bäume bastelte sich Herr Feustel aus Goldrutenblüten und Moos zusammen.

Die gesamte Anlage ist nach der A-Schaltung in 16 Abschnitte unterteilt. Zur Fahrstromversorgung steht ein Fahrstromgerät ME 002 g und für die Beleuchtung ein Transformator 16 V/4 A zur Verfügung. Die Lichtsignale sind über zweipolige Umschalter mit dem jeweiligen Gleisabschnitt gekoppelt.

Fotos: Günter Feustel, Auerbach







interessantes von den eisenbahnen der welt ++



Eine „neue" Eisenbahn in England ist die Dart Valley Railway. Es ist eine Privatgesellschaft, die 15,2 km Strecken von der Britischen Staatsbahn gekauft hat. Auf der Bahn können Enthusiasten und Touristen mit alten großen Dampflokomotiven, die in ihren ursprünglichen Zustand versetzt wurden, fahren. Unser Bild zeigt die Lok 4555 auf dem Bahnhof Ashburton



Foto: Robert Spark, England

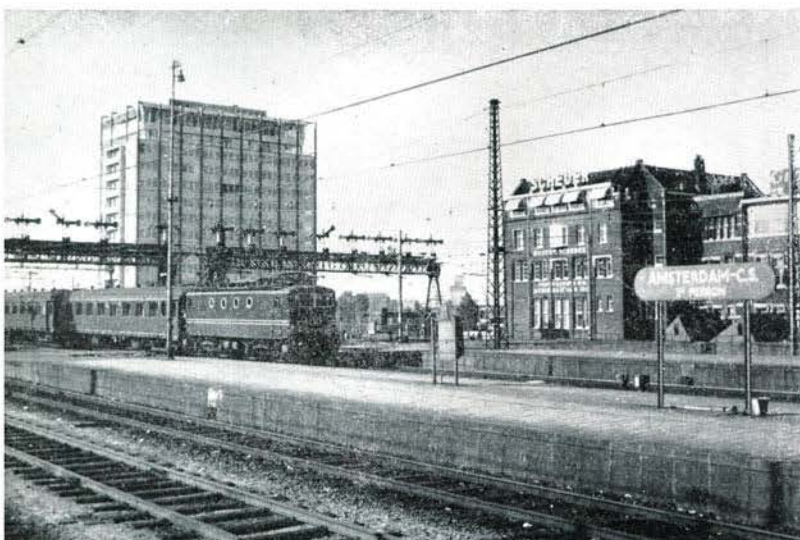
Diesen schönen bayrischen „Glaskasten" fotografierte unser Leser Christian Mordhorst im Sommer 1967 auf dem Bahnhof Nürnberg NO. Die Lok wurde seinerzeit für den Festzug anläßlich der 600-Jahr-Feier der Stadt Erlangen „umgesetzt"



Foto: Christian Mordhorst, Nürnberg





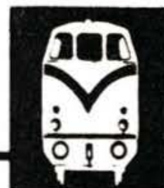


Der Central-Bahnhof von Amsterdam (Westkopf) mit einfahrendem Schnellzug



Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin





Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

Der Wismarer Schienenbus Bauart „Hannover"

Heute, da von vielen Eisenbahnfreunden der aussterbenden Dampflokomotive noch das Hohelied gesungen wird, sollte man ab und zu auch den Vorläufern der neuen Traktionsmittel gedenken. Sie kann man ebenfalls als „Old-timer" bezeichnen und sollten nicht ganz vergessen werden. Ein solcher „Old-timer" ist auch der Wismarer Schienenbus Bauart „Hannover". Amtlicherseits trug er einmal die Bezeichnung „2achsiger Leichtbau-Schienen-Omnibus", später wurde er als „Leichttriebwagen" bezeichnet. Bleiben wir jedoch bei dem Namen „Schienenbus"; denn er umschließt das Wesentliche dieses Fahrzeuges.

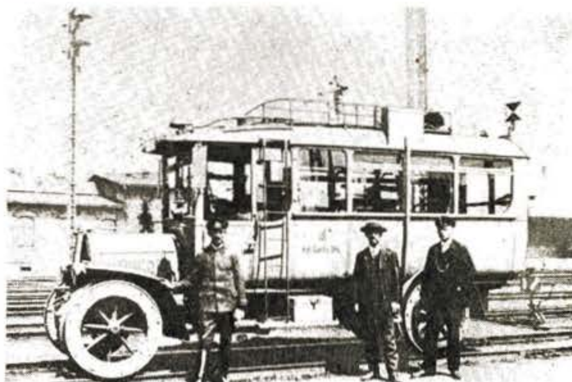
Der Entwurf zu diesem Schienenbus entstand 1930/31 auf Anregung des Landeskleinbahnamtes Hannover, dem viele niedersächsische Privatbahnen unterstanden. Die dort eingesetzten Dampflokomotiven waren veraltet, der Betrieb wegen des starken Verkehrsrückganges unwirtschaftlich und die Bahnen verarmt. Trotzdem mußten Reisemöglichkeiten geboten werden. Der Triebwagen mit Dieselmotor war noch in der Entwicklung und nicht betriebssicher genug, außerdem in der Anschaffung und Unterhaltung zu teuer. Verschiedene Bahnen hatten vorher schon versucht, normale Straßenomnibusse mit Spurkranzrädern zu versehen. Die Bilder 1 und 2 zeigen zwei solcher Beispiele. Das mag verschiedene Waggonbaufirmen veranlaßt haben, diese Fahrzeugart für den Eisenbahnbetrieb abzustimmen und besondere Konstruktionen zu entwickeln. So bot Henschel einen Schienenbus an, der von der Deutschen Reichsbahn als CvT 133 006 – 008 in Dienst gestellt wurde.

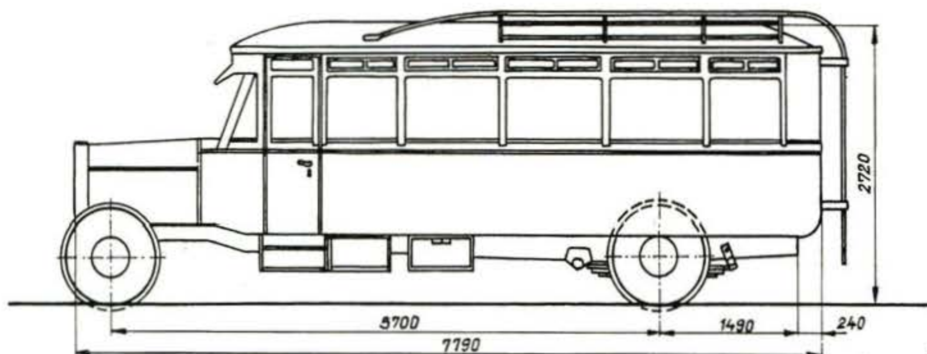
Durchgesetzt hat sich aber in der Folgezeit die von der Waggonfabrik Wismar angebotene Bauart, von der der erste Wagen am 6. Mai 1932 an die Kleinbahn Lüneburg–Soltau übergeben wurde. Wismar entwickelte nach mehreren Prototypen eine Typenreihe leichter Schienenbusse in einer charakteristischen Bauweise, wie sie nachstehend beschrieben wird.

Das eigentümliche dieser Schienenbusse ist die Verwendung von zwei Vergasermotoren je Fahrzeug, die auf Verlängerungen des Rahmens angeordnet sind und über den Wagenkasten hinausragen. Die Motoren waren handelsübliche Ford-Motoren der Typen A und B, wie sie auch im Straßenomnibus- und Lastkraftwagenbau verwendet wurden. Die damalige Verbreitung dieser Motortypen und das ausgedehnte Ford-Vertreter-Netz ermöglichten jederzeit eine kurzfristige Ersatzteilbeschaffung. Der Ford-Motor Typ A war ein Vierzylinder-Motor mit einer Leistung von 40 PS, der Ford-Motor Typ B, ebenfalls einn Vierzylinder-Motor, hatte eine Leistung von 45 PS. Weiterhin wurde je Motor ein mechanisches Ford-Getriebe mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang eingebaut. Damit vermied man den schweren und teuren Achsantrieb für Vor- und Rückwärtsfahrt des Triebwagens. Der Antrieb der Achsen erfolgte über Kegelräder mittels einer Kardanwelle. Es wurde jeweils mit dem in Fahrtrichtung vorderen Motor gefahren, so daß sich für jede Fahrtrichtung stets die Achsfolge A 1 ergab. Ein weiterer Vorteil war die doppelte Lebensdauer der Motoren. Steuerung und Bremsung erfolgte wie bei einem Straßenfahrzeug, nur daß Lenkung und Gaspedal (Handgas genügte) fortfielen. Die Notbremse wirkte auf die Handbremse des Führers und schaltete die Zündung des Motors aus. Bei späteren Lieferungen baute man eine Druckluftbremse ein. Den tragenden Teil des Schienenbusses bildete ein elektrisch verschweißter Gitterrahmen. Die Räder waren gummigefedert, indem man zwischen Radreifen und -stern Gummiringe einpreßte, wie auch die Blattfedern auf Gummi auflagen. Alle Räder hatten Sandstreuer. Ein anderes Merkmal dieser Bauart war der völlig geschweißte Wagenkasten aus Stahlblech, ein Novum für den Schienenfahrzeugbau der damaligen Zeit. Das Dach bestand aus Sperrholz, das nach außen durch Doppeldrell und nach innen durch dünne Sperrholzplatten verkleidet war. Für den Fußboden verwendete man mit Linoleum belegtes Kiefernholz. Die Seitenfenster waren entweder herablaßbare Kurbelfenster oder feste Fenster nur mit Lüftungsklappen. Besonders auffällig bei diesen Fahrzeugen sind noch die Gepäckträger auf dem Dach und die neben den Motorvorbauten. Die letzteren sollen auf Anregung von Bäuerinnen hin angebracht worden sein, damit sie ihre schweren Tragekiepen bei den Fahrten zum Wochenmarkt bequemer absetzen konnten. Der Fahrgastraum konnte verschieden ausgeführt werden. Wismar bot eine Sitzplatzausrüstung mit Latten- oder Polstersitzen an. Auf Wunsch konnten auch ein Abort und ein Gepäckraum eingerichtet werden, jedoch wurde davon nur wenig Gebrauch gemacht. Neben den festen Sitzen waren in den Einstiegräumen noch Klappsitze angebracht.

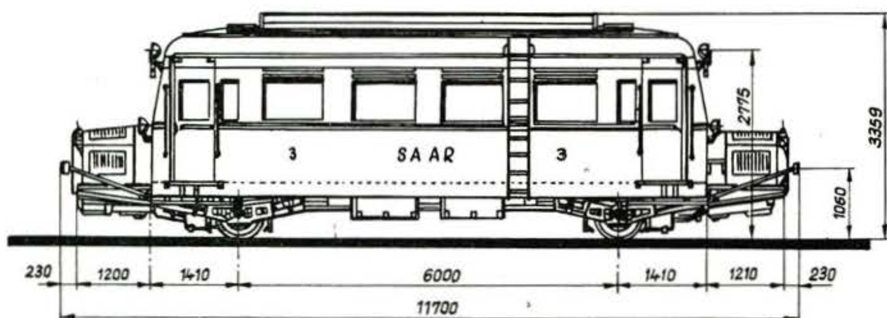
So war ein leichtes Schienenfahrzeug entstanden, das

Bild 1 Schienenomnibus der Kgl. Sächs. Stb. (Reproduktion, Bildautor unbekannt)

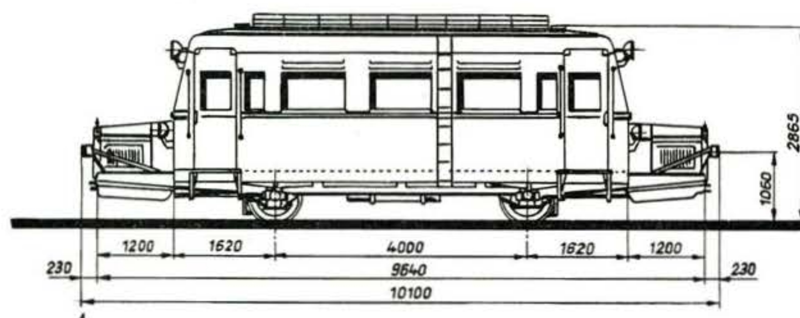




2



3



4

Bild 2 VT 133 521, früher Gera-Meuselwitzer Eisenbahn

Bild 3 VT 135 077 bis 080, früher Saarbrücken Nr. 73 bis 76

Bild 4 VT 133 009/010, früher Saarbrücken 71/72

in der damaligen Zeit manche Kleinbahn vor der Stillegung bewahrte. Auch die Waggonfabrik Wismar selbst konnte sich mit der Produktion der Schienenbusse in der Krisenzeit über Wasser halten. Zur Deutschen Reichsbahn gelangten die Wismarer Schienenbusse über einen Umweg. Die damals selbständigen Saarbahnen beschafften 1933/34 zweimal zwei Schienenbusse der Bauart „Hannover". Mit der Übernahme der Saarbahnen gelangten diese Fahrzeuge in den Bestand der DR und wurden als VT 133 009 – 010 und 011 und 012 eingereiht. Während VT 133 009 – 010 mit festen Sitzen und der Sitzplatzteilung ausgestattet war (ihre damalige Gattungsbezeichnung lautete CvT-33b; als CvT-33a waren die oben erwähnten Henschel-Schienenomnibusse bezeichnet), besaßen VT 133 011 – 012 Bänke in Längsanordnung. Diese Bänke konnten leicht ausgebaut und die Schienenbusse dann für die Güterbeförderung eingesetzt werden (deswegen erhielten sie die Gattungsbezeichnung GCvT-33). Bei diesen Wagen waren deswegen auch breitere Einstiegtüren vorhanden, und es fehlten die schmalen Fenster neben den Türen. 1934 beschafften die Saarbahnen nochmals vier Schienenbusse von Wismar, jetzt jedoch in einer verstärkten Ausführung. Wagenlänge und Achsstand waren vergrößert, dementsprechend konnten mehr Sitzplätze, diesmal in der Sitzplatzteilung 3 + 2 angeboten werden. Diese Fahrzeuge, bei der DR als CvT-34 bezeichnet, erhielten im Gegensatz zu den anderen Ausführungen von vornherein je zwei Humboldt-Deutz-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 50 PS. Während bei den anderen Wagen stets mit den vorderen Motoren gefahren wurde, konnte bei den zuletzt erwähnten größeren Schienenbussen entweder mit dem in Fahrtrichtung vorderen, mit dem hinteren oder mit beiden Motoren gefahren werden. Aus diesen Gründen machte sich der Einbau von Mylius-Getrieben notwendig.

Von den Fahrzeugen, die hier erwähnt wurden, kamen einige noch in den Bestand der DB und wurden hier als VT 88^9 und VT 89^9 bezeichnet. Drei der größten Wagen übernahm später die Wittlager Kreisbahn und baute stärkere Motoren von je 85 PS ein. Einen Wagen, nämlich den der Steinhuder Meerbahn, es ist der zweite Wagen, den Wismar in dieser Art baute, übernahm erst in jüngster Zeit die westdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft für ihre Museumseisenbahn.

In der DDR verblieben von den insgesamt 57 Schienenomnibussen der Bauart „Hannover" nur einige Wagen bei den ehemaligen Privatbahnen. Soweit es sich noch feststellen läßt, übernahm die DR 1949 folgende Fahrzeuge dieser Bauart:

VT 133 505 früher Boitzenburger Stadt- und Hafenbahn, Nr. 1
VT 133 506 früher Niederlausitzer Eisenbahn, Nr. 1021
VT 133 507 früher Niederlausitzer Eisenbahn, Nr. 1022
VT 133 509 früher Königs Wusterhausen-Mittenwalder-Töpchiner Eisenbahn, Nr. 1
VT 133 510 früher Königs Wusterhausen-Mittenwalder-Töpchiner Eisenbahn, Nr. 2

VT 133 515 frühere Bahn unbekannt
VT 133 524 früher Prignitzer Kreiskleinbahn, Nr. 701
VT 133 525 früher Prignitzer Kreiskleinbahn, Nr. 702
VT 135 513 früher Eberswalder-Finowfurter Eisenbahn, Nr. 121
VT 135 514 früher Eberswalder-Finowfurter Eisenbahn, Nr. 122

Bei einem der oben aufgeführten Wagen war es nicht möglich, festzustellen, an welche Bahnverwaltung der Wagen ursprünglich geliefert wurde. Es ist anzunehmen, daß er während des zweiten Weltkrieges umgesetzt wurde. Die VT 135 513 und 514, die der Nummerung entsprechend bei der Übernahme Dieselmotoren hatten, erhielten etwa 1950 Vergasermotoren und wurden dabei umgenummert in VT 133 513 und 514. Auch bei den anderen Wagen wurden die ursprünglichen Ford-Motoren gegen Motoren aus der DDR-Produktion getauscht. Im Laufe der Jahre schieden die Schienenomnibusse nach und nach aus, nachdem einige von ihnen noch Dieselmotoren erhalten hatten, ohne nochmals umgenummert zu werden. So sind bis heute alle Wismarer Schienenomnibusse in der DDR abgestellt oder verschrottet. Lediglich die beiden schmalspurigen VT 133 524 und 525 (Bilder 5 und 6) befinden sich noch in Einsatz auf ihren alten Stammstrecken. Heute rollen auf Nebenbahnstrecken der DR Triebwagen der Bauart „Bautzen" (Bild 7), die man wohl besser als „Leichttriebwagen" denn als „Schienenomnibusse" bezeichnen sollte. Zu ergänzen wäre noch, daß die Waggonfabrik Wismar auch die Teile für etwa 40 Schienenbusse fertigte, die für spanische Privatbahnen dann in Spanien selbst montiert wurden. Auch Beiwagen bzw. Anhänger lieferte Wismar aus, obwohl ursprünglich nicht vorgesehen. So wurden für zwei deutsche Privatbahnen zwei und für die o. g. spanischen Bahnen drei Anhänger geliefert. Ein weiterer Anhänger entstand durch Umbau aus einem Unfall-Schienenomnibus.

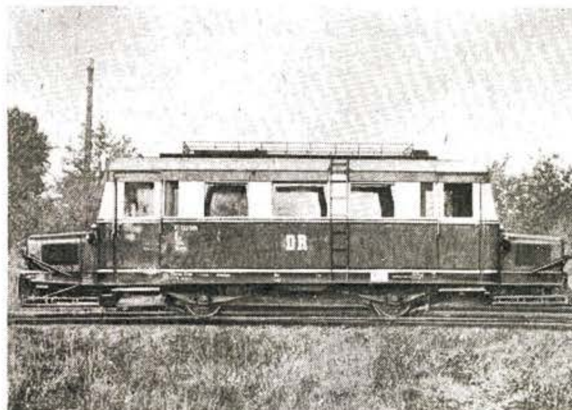
Das wäre die Geschichte des Schienenomnibusses Bauart „Hannover". Es wird nicht mehr lange dauern und sie sind gänzlich verschwunden. Der leichteste und billigste Triebwagen der Welt lebt dann nur noch in der Erinnerung oder auch in einigen Modellen fort. So hat die westdeutsche Firma H. Heinzl K.G. in einer Kleinserie ein H0-Modell des Wismarer Schienenomnibusses herausgebracht.

Dieses Modell besticht in seiner Modelltreue (es entspricht dem VT 133 009/010 der ehemaligen Saarbahn) und Qualität, zumal Motor und Getriebe, mit einer Schwungmasse versehen, dem Modellfahrzeug einen sanften Auslauf verleihen und auch über kontaktlose Gleisstellen hinwegrollen läßt, für die ein derart kurzes Triebfahrzeug ja sehr empfindlich ist. Allerdings trägt das Modell eine falsche Betriebsnummer, nämlich die eines Speichertriebwagens der Saarbahn.

Der Verfasser dankt Herrn Dipl.-Ing. Kahmann, Dessau, für die zuteil gewordene Unterstützung. Herr Dipl.-Ing. Kahmann war an der Entwicklung des Wismarer Schienenomnibusses Bauart „Hannover" einst maßgeblich beteiligt.

Literatur:

R. Zschech: „Triebwagen-Archiv" VEB TRANSPRESS-Verlag 1966;
E. Born: „Lokomotiven und Wagen der deutschen Eisenbahnen", Verlagsanstalt Hüthig und Dreyer GmbH.;
R. Löttgers: „Der Wismarer Schienenbus" in „Lokmagazin" 1966/16;
Druckschriften der Waggonfabrik Wismar.


5

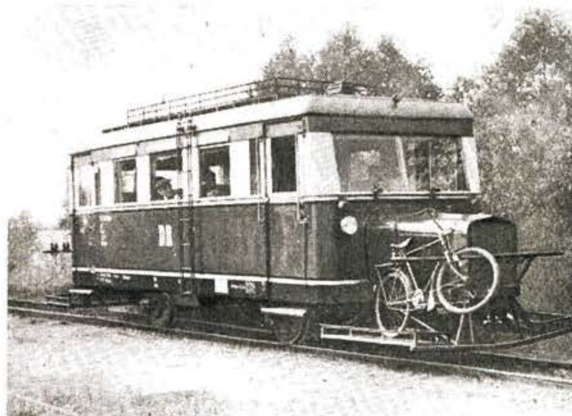
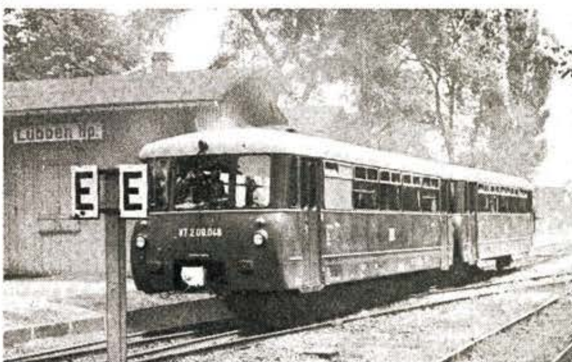

6

Bild 5 VT 133 524, früher Prignitzbahnen Nr. 702, Seitenansicht

Bild 6 Der VT 133 524 mit mitgeführtem Fahrrad eines Reisenden

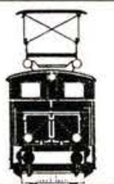
Bild 7 VT 2.09.048 der Deutschen Reichsbahn

Zeichnungen: M. Zimmer, Dessau
Fotos: Verfasser

7


Alleinige Anzeigenannahme:

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 28–31, Ruf 42 55 91, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der Deutschen Demokratischen Republik



Station Vandamme
Inh. Günter Peter
Modelleisenbahnen und Zubehör
Spur H0 TT und N Technische Spielwaren
1058 Berlin, Schönhauser Allee 121
Am U- u. S-Bahnhof Schönhauser Allee
Tel. 44 47 25

Suche Dampf- oder E-Lok, Märklin, Spur 0, gut erhalten, fahrbereit, Mittelleiter.

Angebote unter KTM 552 an DEWAG-Werbung, 1054 Berlin

Bücher über Lok-Geschichte sowie Rokal-TT-Fahrzeuge kauft

R. Nette, 48 Naumburg (S.) West, Pfortastr. 19



KURT **Rautenberg** Telefon 53 907 49

VERTRAGSWERKSTATT FÜR ALLE TECHN. SPIELWAREN

Modelleisenbahnen u.Zubehör/Techn.Spielwaren

Piko-Vertragswerkstatt Kein Versand

1055 BERLIN, Greifswalder Str. 1, Am Königstor

Suche „Modelleisenbahner", Jahrg. 1 und 2. Zuschr. unter 1186 an DEWAG, 88 Zittau

---

Verkaufe guterh. elektr. Eisenbahn, Spur 0. Neuwert 400,– M, Verkauf 250,– M. U. a. Lok, Wagen, Schienenmaterial, Zubehör und Platte.

Schriftlich zu erfragen bei H. Schütze, 7101 Althen, Freundschaftsring 19

ERICH UNGLAUBE

Das Spezialgeschäft für den Bastler



Vertragswerkstatt Piko, Zeuke, Gützold

GROSSES ZAHNRADSORTIMENT

MOD. 0,4 und 0,5

Kein Versand

1035 Berlin, Wühlischstr. 58 – Bahnhof Ostkreuz – Tel. 58 54 50

Verkaufe 2 doppelte Kreuzungsweichen, Märklin (DKWS bzw. 5126), etwa 50,– M. Angebote unter RO 3104 an DEWAG-Werbung, 1054 Berlin

---

Auch Kleinanzeigen

haben in der Fachpresse große Wirkung!

Verkaufe sehr gut erhaltene Modelleisenbahn, Spur 0, mit Nebenbahn. Neuwert 1000,– M für 500,– M.

B. Schmalfuß, 9706 Rodewisch, Auerbacher Str. 12



Unser neues Modell

Brücke mit abgesetztem Bogen

Nenngröße N – Ausführung: Plast

PGH Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen (Vogtl.), Krausenstraße 24, Ruf 56 49

MODELLEISENBAHNEN

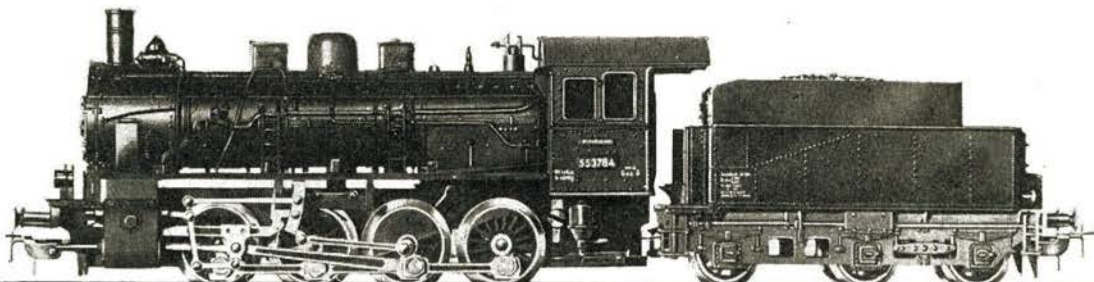
und Zubehör in verblüffender Auswahl

Laufend Sonderangebote!

Geschenkhalle am Fritscheplatz Zwickau

Marienthaler Straße 93 – Telefon 7 20 81 –

mittags durchgehend geöffnet!



Meine neue Lok

Die BR 55 von PIKO natürlich. Sieht prima aus. Hervorragend detailliert, sagt mein Vater.

Und zugkräftig. Und laufsicher.

Ist über Puffer 210 mm lang. Exakter Modellmaßstab. Wie immer bei PIKO.

Hat übrigens auf der Leipziger Messe eine Goldmedaille bekommen. Eine Lok also, die Gold wert ist.

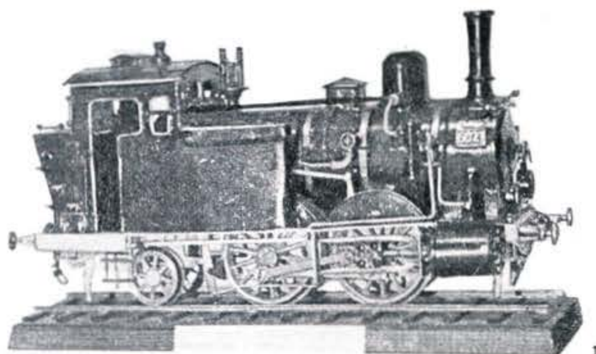
Meint auch mein Vater.

Mit PIKO sind wir immer auf der richtigen Spur.

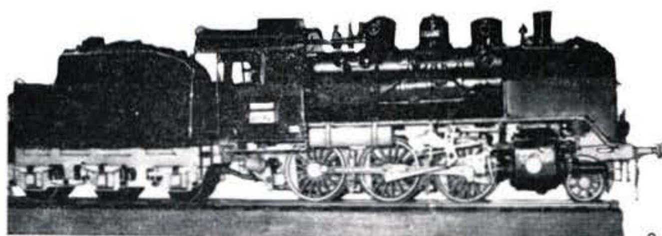
PIKO MODELLBAHN

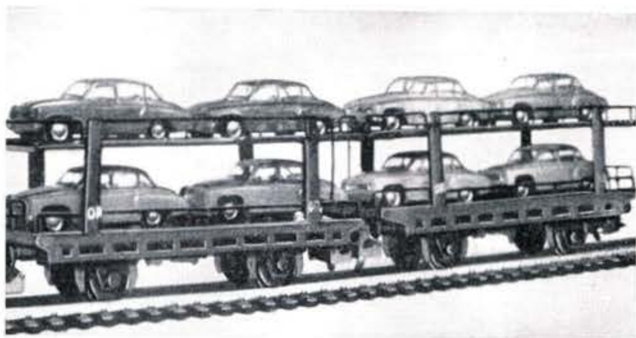
VEB PIKO SONNEBERG

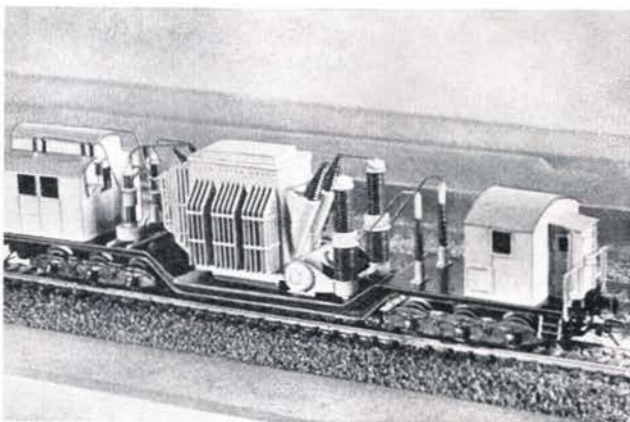



1

Selbst gebaut


2


3


4

Bilder 1 und 2 Da die Dampflokomotive auf der Ausmusterungsliste steht und modernen Traktionsmitteln weicht, hatte ich mir vorgenommen, drei Dampfloks im Maßstab 1 : 32 zu bauen. Mein erstes Modell war eine Lok der Baureihe 69^{70} (Bild 1), die aber nur für Vorwärtsfahrt gebaut ist.
Als zweites Modell fertigte ich eine Lok der Baureihe 24 (Bild 2). Diese als Dampflok voll funktionsfähige Maschine hat Achsausgleichhebel, Feuerbüchse, Flammenrohr sowie eine einfache Überhitzerschlange. Der Versuch, einen Regler einzubauen, brachte brauchbare Ergebnisse. Durch die Einstellung am Steuerbock kann die Zylinderfüllung beeinflußt werden, was von Bedeutung für den Dampfverbrauch ist.
Einige technische Daten: Zylinderbohrung 18 mm, Hub 20 mm, Schieberdurchmesser 6 mm, innere Einströmung, Lok-Leermasse 3900 g.
Eine Feuertür einzubauen, hat sich als günstig erwiesen. Durch Öffnen der Tür wird nochmals Frischluft zugeführt, die das restlose Verbrennen der Spiritusgase bewirkt. Der Einbau eines Blasrohres von 0,4 mm Durchmesser brachte nicht die gewünschten Ergebnisse, obwohl die Rauchkammertür dicht abschließt. Das Sicherheitsventil entspricht nicht ganz dem Vorbild, ist aber funktionsfähig und bläst bei 0,6 at Überdruck ab, je nach Einstellung. Wegen der Wärmeabstrahlung des Kessels wurde eine Kesselverkleidung angebracht. Die Radsätze wurden nach einem Modell abgegossen. Der Brennstoff wird im Tender mitgeführt und gelangt durch einen kleinen Gummischlauch in den Brenner.
Leider besitze ich kein Schienenmaterial, um die Lok einmal durchlaufen zu lassen und die wirkliche Leistung festzustellen. Als drittes Modell ist eine Lok der Baureihe 42 in Arbeit.

Werner Kropp, Aue (Sa.)

*

Bild 3 Im Heft 2/1967 veröffentlichten Sie ein Foto mit Bauanleitung für einen TT-Autotransportwagen mit Oberdeck. In der Bauanleitung kam zum Ausdruck, daß aus zwei handelsüblichen Autotransportwagen und einem Schienentransportwagen ein einfacher Autotransportwagen mit Oberdeck entstand.
Ich habe aus zwei handelsüblichen Autotransportwagen, Nenngröße TT, eine Wageneinheit Autotransportwagen mit Oberdeck gebastelt. Zusätzliches Material war Weißblech und Kupferdraht 0,5 mm Durchmesser. Durch Weichlöten wurden die Bauteile miteinander verbunden. Ich benötigte acht TT-Modellautos (Typ Wartburg). Radkappen und Stoßstangen wurden mit Silberbronze angemalt.

Wolfgang Luther, Barth (Ostsee)
Foto: Lothar Rudolph, Barth (Ostsee)

*

Bild 4 Dieses fahrbare Unterwerk hat Herr Günter Lehnert, Dresden, nach einem Bauplan in unserer Zeitschrift (Heft 3/1960) in der Nenngröße H0 gebastelt. Von drei Güterwagendrehgestellen wurden die zwei dreiachsigen Achslagerblenden hergestellt. Dieselben hat Herr Lehnert zersägt, auf den richtigen Achsstand gefeilt und dann mit OWO-Kleber zusammengeklebt. Durch nachträgliches Lackieren sind keine Klebestellen mehr zu sehen. Alle übrigen Teile bestehen aus Messingblech von 0,5 mm Dicke.

Foto: Günter Lehnert, Dresden

